



TECHNISCHE UNIVERSITÄT  
BRAUNSCHWEIG



Forschungsberichte aus dem  
Institut für Sozialwissenschaften (ISW)

Nr. 93

Ulrich Menzel

**Imperium oder Hegemonie?**

**Folge 12: Großbritannien 1783-1919:  
Das Zweite Empire**

Dezember 2009  
ISSN-Nr. 1614-7898

Institut für Sozialwissenschaften  
Bienroder Weg 97  
38106 Braunschweig  
[www.tu-braunschweig.de/isw](http://www.tu-braunschweig.de/isw)



Nr. 93

Ulrich Menzel

**Imperium oder Hegemonie?**

**Folge 12: Großbritannien 1783-1919:  
Das Zweite Empire**

Dezember 2009  
ISSN-Nr. 1614-7898

## **12      Großbritannien 1783-1919: Das Zweite Empire**

- 12.1    Industrielle Revolution und Napoleonische Kriege
- 12.2    Der Aufbau des Zweiten Empire und die Hegemonie der  
         Freihandelslehre
- 12.3    Große Depression, Imperialismus und British Decline

## 12 Großbritannien 1783-1919: Das Zweite Empire

### 12.1 Industrielle Revolution und Napoleonische Kriege

Im Kapitel über die Niederlande wurden diese als die „erste moderne Wirtschaft“<sup>1</sup> charakterisiert. Zahlreiche Innovationen in kommerzieller, finanzieller und technischer Hinsicht Ende des 16. und zu Beginn des 17. Jahrhunderts hatten dort die Grundlage für das „Goldene Zeitalter“ gelegt, in dessen Verlauf die Niederlande ihre Führungsposition als Handels- und Seemacht erringen konnten. Wenn die These zutrifft, dass der Aufstieg eines Landes durch eine besondere Innovationstätigkeit vorbereitet wird, dann trifft dieses für Großbritannien, genauer für den zweiten Zyklus nach der Krise des Ersten Empire, ganz besonders zu. Waren die Niederlande die erste moderne Wirtschaft, so war Großbritannien das Land der ersten Industriellen Revolution<sup>2</sup>. Industrialisierung und Aufstieg des Zweiten Empire gehören deshalb zusammen<sup>3</sup>. Dabei darf der Begriff nicht nur auf seine technische Seite reduziert werden, sondern umfasst zwei weitere Dimensionen, die Organisation der Wirtschaft und deren Struktur. Mit ersterem ist gemeint, dass der Kapitalismus nicht mehr nur Handel und Finanzwesen prägte, sondern alle Bereiche wirtschaftlicher Tätigkeit. Großbritannien war das erste Land des Industriekapitalismus. Und ferner ist gemeint, dass Großbritannien auch als erstes Land die Transformation von der Agrar- zur Industriegesellschaft mit weitreichenden Konsequenzen für alle Lebensbereiche durchlaufen hat.

Hierzu passte das neue Denken. In Großbritannien wurde mit der klassischen Politischen Ökonomie, beginnend mit Adam Smiths

---

<sup>1</sup> de Vries/van der Woude 1997.

<sup>2</sup> Phyllis Deane, *The First Industrial Revolution*. Cambridge 1991; dies., *Die Industrielle Revolution in Großbritannien 1700-1880*. In: Cipolla/Borchardt 1977, Bd. 4. S. 1-42.

<sup>3</sup> So auch der Titel bei Eric J. Hobsbawm, *Industrie und Empire*. Britische Wirtschaftsgeschichte seit 1750. 2 Bde. Frankfurt 1969.

„Wealth of Nations“ (1776) und endend mit John Stuart Mills „Principles of Political Economy“ (1848), auch der Merkantilismus des absolutistischen Staates radikal in Frage gestellt und durch den Liberalismus ersetzt. Auch dies war ein Reflex auf die Durchkapitalisierung aller Bereiche der britischen Wirtschaft. Die neue Lehre fand unter den gesellschaftlichen Gewinnern des Strukturwandels, den Industriekapitalisten und neuen Fernhändlern, eine wachsende Zahl von Anhängern, die nicht in den privilegierten Handelskompanien oder im Grundbesitz engagiert waren. Angesichts der noch geringen Zahl der Wahlberechtigten verschoben sich als dessen Folge die Mehrheitsverhältnisse im Parlament. Sobald eine liberale Mehrheit erreicht war, wurden Stück für Stück die alten merkantilistischen und die Renteninteressen des Grundbesitzes schützenden Gesetze aufgehoben und eine zunächst einseitige Freihandelspolitik verfolgt. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts wurde diese auf dem Wege der „Kanonenbootdiplomatie“ oder durch Freihandelsverträge zu einem internationalen System ausgebaut.

Beginnen wir mit den wichtigsten technischen Innovationen. Ohne die französischen Beiträge schmälern zu wollen, so ist doch die große Zahl von britischen Erfindungen in einem Zeitraum von nur 20-30 Jahren bemerkenswert. Diese Bündelung ist für die Theoretiker der Langen Wellen das Argument, warum der „Erste Kondratieff“<sup>4</sup> Ende des 18. Jahrhunderts in Großbritannien eingesetzt habe. Daraus leiten Hegemonietheoretiker wie Modelski und Thompson wiederum die Terminierung ihrer Hegemoniezyklen ab, auch wenn sie für die Zeit davor noch weitere „Kondratieffs“ identifizieren, die aus Datenmangel aber nicht quantitativ zu bestimmen sind<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Vgl. dazu zuerst Nikolai Dimitrievich Kondratieff, Die langen Wellen der Konjunktur. In: Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik 56.1926. S. 573-609. Daran an schließt sich bis heute eine nicht abgeschlossene sehr kontroverse Debatte. Vgl. dazu Ulrich Menzel, Lange Wellen und Hegemonie. Ein Literaturbericht. Braunschweig 1996. 2. Aufl.

<sup>5</sup> Vgl. Modelski/Thompson 1996, S. 69, 171, 191; ferner Karen A. Rasler/William R. Thompson, Global Wars, Public Debts, and the Long Cycle. In:

Wenn man ein symbolisches Ausgangsdatum für die technische Seite der Industriellen Revolution nennen will, dann war es das Jahr 1767, als James Hargreaves eine mechanische Spinnmaschine erfand, die er nach seiner Tochter „Jenny“ benannte. Ein konkurrierendes Gerät, die „Waterframe“, wurde 1769 von Richard Arkwright, entwickelt. Aber erst die Kombination beider Konstruktionsprinzipien durch Samuel Crompton 1779, der er deshalb den Namen „Mule“ gab, ebnete den Weg zur Mechanisierung der Baumwollspinnerei. Bereits 1775 hatte Arkwright, nicht nur Erfinder, sondern auch Unternehmer, die erste Mechanische Spinnerei in Nottingham eröffnet. Bereits zwischen 1785 und 1790 erzielte die Baumwollspinnerei in Großbritannien ihren Durchbruch. Damit war der entscheidende Engpass, der hohe Arbeitskräftebedarf der Handspinnerei, der einer Ausweitung der Baumwollindustrie entgegengestanden hatte, beseitigt. Als Antrieb der Maschinen wurden anfänglich Wasserkraft oder Tiere verwendet. Aber auch die nächste Verarbeitungsstufe, die Weberei, wurde 1785 mit Edmond Cartwrights mechanischem Webstuhl revolutioniert, wenn auch die Mechanisierung dieser Branche noch einige Jahrzehnte auf sich warten ließ. Im gleichen Jahr wurde, noch ganz in der merkantilistischen Tradition, ein Maschinenexportverbot erlassen. Der Vorgang zeigt, dass Großbritannien noch weit von einer liberalen Wirtschaftsgesetzgebung entfernt war. An die Stelle des Importverbots indischer Baumwollfabrikate war der Versuch getreten, den industriellen Vorsprung durch die Unterbindung des Technologieexports zu behaupten. Dies gelang aber kaum, da das Verbot durch Schmuggel, Industriespionage und die Abwerbung von britischen Ingenieuren und Facharbeitern unterlaufen wurde.

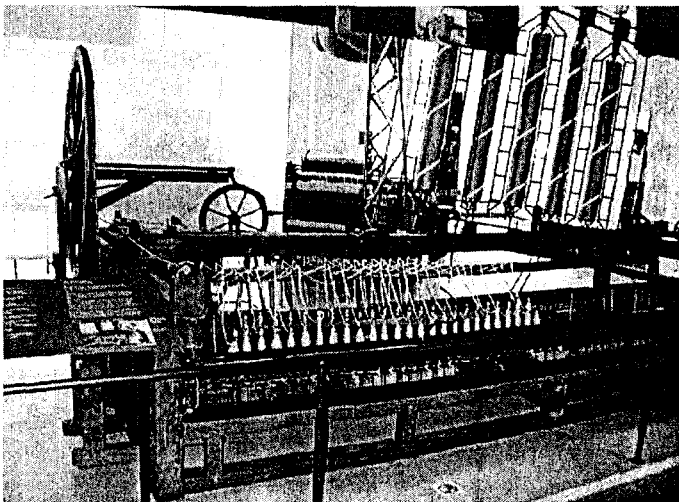
---

World Politics 35.1982,4. S. 489-516; William R. Thompson, Phases of Business Cycle and the Outbreak of War. In: International Studies Quarterly 26.1982,2. S. 301-311; William R. Thompson/L.Gary Zuk, War, Inflation, and the Kondratieff Long Wave. In: Journal of Conflict Resolution 26.1982,4. S. 621-644.

In der zweiten Branche der Industriellen Revolution, der Eisenindustrie, bestand der Engpass nicht bei den Arbeitskräften, sondern beim Brennstoff zur Verhüttung des Roheisens. Weil die Wälder Großbritanniens, durch den Schiffs- und Hausbau schon stark beansprucht, zur Neige gingen, konnte nur noch wenig Holzkohle produziert werden. Deshalb waren das waldreiche Schweden mit seinem mittelschwedischen Revier und sogar das ferne Russland mit Hüttenbetrieben am Ural im 18. Jahrhundert als führende Eisenproduzenten an England vorbeigezogen. Die bahnbrechende Erfindung war deshalb Henry Corts Puddelverfahren aus dem Jahre 1784, das den Einsatz von Steinkohle anstelle von Holzkohle im Verhüttungsprozess erlaubte. Derselbe Cort hatte 1783 bereits die mechanischen Walzen erfunden, die die bisher im Schmiedeprozess verwendeten Hammerwerke ersetzten und qualitativ besseres Eisen produzierten.

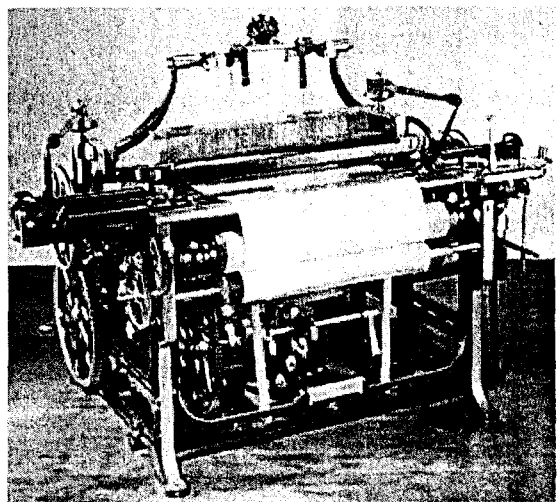
#### **Abb. 12.1: Die Mechanisierung der Baumwollindustrie**

James Heargraves  
„Jenny“



(1767)

Edmond Cartwrights  
„mechanischer Webstuhl“



(1785/1786)

In der dritten Branche, den Antriebsmaschinen, gelang James Watt 1782 die entscheidende Verbesserung der Dampfmaschine. Diese fand seitdem als Antriebsmaschine in vielen Branchen

Verwendung, so zum Betrieb der Pumpen in Bergwerken, was tiefere Schächte und mehr Kohleabbau ermöglichte, zum Antrieb der Hammerwerke und Walzen in der Eisenindustrie anstelle der Wasserräder oder zum Antrieb der neuen Textilmaschinen. Der Einsatz von Dampfmaschinen erhöhte nicht nur die Produktivität, sondern hob auch die Standortgebundenheit der Industrie auf, die durch die Verfügbarkeit und den Wasserstand von Bächen und Flüssen bedingt war. Die Fabriken konnten aus den Mittelgebirgen in die Ebene, vom Land in die Stadt verlagert werden, wo die Rohstofflagerstätten (Kohle oder Erz), die Arbeitskräfte, die Transportadern und Abnehmer zu finden waren. Auch Dampfmaschinen selbst waren nicht an einen festen Standort gebunden, sondern konnten auf ein Schiff oder einen Wagen gestellt werden. Mit der Mobilität von Antriebsmaschinen war der Schritt zu neuen Innovationen, dem Dampfschiff und der Eisenbahn, getan. 1814 konstruierte George Stephenson mit seiner „Rocket“ die erste funktionsfähige Lokomotive. 1828 wurde mit der Strecke Stockton-Darlington die erste Eisenbahnverbindung in Betrieb genommen und 1829 mit der Strecke Manchester-Liverpool das neue Zentrum der Textilindustrie mit dem aufstrebenden und nach London zweitgrößten Hafen verbunden, der für den Kolonialhandel (z.B. Import von Baumwolle) zuständig war. Während die Eisenbahn rasch expandierte, breitete sich die Dampfschiffahrt nur langsam aus. 1788 meldeten Isaak Briggs und William Longstreet das erste Patent für ein Dampfschiff an. Bis die Dampfschiffahrt auf See das Segelschiffzeitalter ablöste, sollten noch viele Jahre vergehen. Ein US-Amerikaner, Robert Fulton, war es, der 1807 den ersten kommerziell einsetzbaren Dampfer, die „Clermont“ baute, die auf dem Hudson zwischen New York und Albany verkehrte.

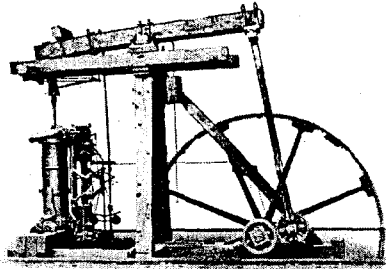


**Abb. 12.2: Der Einsatz von Dampf**

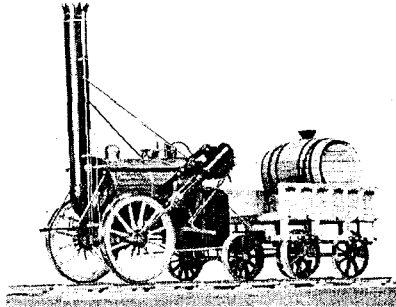
Dampfmaschine  
von James Watt

Lokomotive „The Rocket“  
von George Stephenson

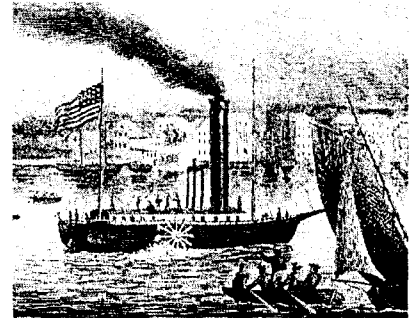
Dampfer „Clermont“  
von Robert Fulton



(1782)



(1814)



(1807)

Die nahezu zeitgleiche Beseitigung der Engpässe bei Arbeitskräften, Brennstoffen und Antriebsenergie war das eigentlich Revolutionäre der Industriellen Revolution. Revolutionär auch deshalb, weil der Vorgang nur wenige Jahrzehnte benötigte und mit den neuen Transportmöglichkeiten eine ungeahnte Beschleunigung aller Transaktionen verbunden war, die die Welt zusammenrücken ließen. Betroffen waren gleichermaßen die Arbeitsproduktivität, der Güterausstoß und die Transportkosten. Die daraus resultierende dramatische Senkung der Stückkosten führte am Ende zur Verdrängung der traditionellen Gewerbe daheim wie in der ganzen Welt.

**Tab. 12.1: Entwicklung der Arbeitsproduktivität in der Baumwollspinnerei 18. Jhd. - 1840**

Verfahren	Berechnungsgrundlage	Leistung in g/Arbeitsst.
Handspindel (bis 1800)	2300 Spindelumdrehungen/Min. 143 m Garn pro Stunde	4,2
Handrad (bis 1800)	3600 Spindelumdrehungen/Min. 276 m Garn pro Stunde	8,1
Tretrad mit Flügelspindel	1200 Spindelumdrehungen/Min. 115 m Garn pro Stunde	3,4
Hargreaves (1767) „Jenny-Spinnstuhl“	16 Spindeln 1500 Spindelumdrehungen/Min. 1 1/2 Beschäftigte	24
Arkwright (1769) „Drosselspinnstuhl“	16 Spindeln 1100 Spindelumdrehungen/Min. 1 1/3 Beschäftigte	34
Crompton (1779) „Mule-Jenny“	16 Spindeln 1500 Spindelumdrehungen/Min. 1 1/2 Beschäftigte	32
Mule-Jenny (1800-1830)	Heimindustrie, 216 Spindeln, Handbetrieb 1050 Spindelumdrehungen/Min. Vorwerk: Pferdegöpel, 4-5 Beschäftigte	120
Wagenspinner (1840)	Halbselfaktor Mule Jenny mit Wasserkraft, 1000 Spindeln, 20 Beschäftigte	360

Quelle: Menzel 1988, S. 43.

Während in der Handspinnerei bis etwa 1800 je nach Verfahren nicht mehr als 3-8 Gramm Garn pro Stunde gesponnen wurden, so dass die Arbeit von etwa 100 Handspinnern nötig war, um einen Weber mit Garn zu versorgen, vermochte die „Jenny“ die Produktivität bereits zu verfünffachen. Die zwischen 1800 und 1830 gebräuchliche „Mule“ produzierte bereits 120 Gramm Garn pro

Stunde und wurde mit Pferden angetrieben. Der seit 1840 gebräuchliche halbautomatische Wagenspinner mit Wasserantrieb schaffte bei 1000 Spindeln und 20 Arbeitskräften 360 Gramm Garn pro Stunde und damit das Hundertfache der früheren Hausindustrie. Konsequenz war eine dramatische Expansion der Baumwollindustrie, die zum ersten Leitsektor der Industriellen Revolution überhaupt wurde und diese Position lange Zeit behaupten konnte.

**Tab. 12.2: Verbrauch von Rohbaumwolle und Preis für Baumwollgarn 1750-1845 in Großbritannien**

	Verbrauch von Rohbaumwolle in 1000 t	Preis für Garn Nr. 100 (mittlere Stärke) pro lb
1750	1,0	
1770	1,5	
1780	3,0	
1786	8,7	38s
1790	14	30s
1794	10	15s 1d
1800	24	9s 5d
1805	27	7s 10d
1807	33	6s 9d
1812	33	5s 2d
1820	54	
1825	76	
1829	99	3s 2d
1832	126	2s 11d
1835	137	
1840	208	
1845	275	

Quelle: Menzel 1988, S. 44.

Als Indikator des industriellen Wachstums soll der Verbrauch von Rohbaumwolle dienen. Im 18. Jhd., nachdem die EIC ab etwa 1720 die Baumwollverarbeitung initiiert hatte, dürfte Großbritannien etwa 1000 t jährlich importiert haben. Ab 1780 mit der einsetzenden Mechanisierung begann der Import exponentiell zu steigen, erreichte 1800 schon 24.000 t, 1820 54.000 t und 1845 275.000 t. Die enorme Produktivitätssteigerung machte aber nicht nur die Steigerung der Garnproduktion möglich, sondern führte auch zu einer dramatischen Preissenkung. Der Preis pro lb der Garnsorte Nr. 100 (mittlere Stärke) fiel von 38s (1786) bis auf 2s 11d (1832). Damit konnte die Handspinnerei nicht konkurrieren, zuerst in England und später im europäischen Ausland, seit Großbritannien begann, Garn und später auch Baumwollgewebe zu exportieren. Sie war aber auch der Grund, warum Baumwolltextilien, ursprünglich reine Luxusgüter, die heimischen Wollstoffe verdrängten und warum Großbritannien Indien auf seinem führenden Industriesektor in die Knie zwingen konnte. Bereits 1786 wurden die ersten britischen Baumwolltextilien nach Indien exportiert. Bereits 1793 hatte die Baumwollindustrie in Lancashire die 400fache Produktivität der indischen Weber erreicht. Ab 1820 war der indische Export von Baumwolltextilien rückläufig. Dennoch blieb die britische Baumwollindustrie durch hohe Zölle geschützt, während Indien „Freihandel“ betreiben musste.



**Tab. 12.3: Roheisenproduktion, Import und Export von Eisen und Stahl in Großbritannien 1720-1910 in 1000 t**

	Roheisen- produktion	Eisenimport	Eisen- und Stahllexport
1720	25	24	2
1750		40	10
1788	68	51	16
1796	125	55	29
1806	244	33	37
1823	455	13	65
1830	677	15	118
1840	1396	19	269
1847	2000	33	550
1855	3218	37	1093
1860	3827	54	1503
1865	4805		1687
1870	5963		2826
1875	6365		2458
1880	7749		3793
1885	7415		3131
1890	7904		4001
1895	7703		2836
1900	8960		3541
1905	9608		3870
1910	10012		2988

Quelle: Mitchell 1994, S. 281-301.

Eine ähnliche Revolution erfuhr die Eisenindustrie. Bis etwa 1770 stagnierte die Roheisenproduktion bei etwa 15.000 t pro Jahr. Gegenüber dem Beginn des Jahrhunderts war sie sogar rückläufig wegen des Mangels an Holzkohle. Großbritannien

konnte seinen Bedarf nur etwa zur Hälfte decken und musste Eisen aus Schweden, damals der weltgrößte Produzent, importieren. Seit 1788 überstieg die heimische Produktion erstmals den Import und 1790 wurde die schwedische Produktion übertroffen. Damit wurde die Eisenindustrie zur zweiten Importsubstitutionsbranche mit vergleichbarer Zuwachsrate wie die Baumwollindustrie. Erst ab 1870, als knapp 6 Mio. t jährlich erreicht waren, verlangsamte sich das Wachstum. Gleichzeitig war der Import bis auf geringe Mengen von Spezialstählen verschwunden. Stattdessen kam es zu einem substantiellen britischen Eisenexport, etwa ein Drittel bis zur Hälfte der Produktion, so dass ähnlich der indischen Baumwollindustrie, die schwedische und russische Eisenindustrie unter Druck gerieten, wobei die schwedische sich nur mit Mühe behaupten konnte und die russische am Ural ganz zugrunde ging. Großbritannien begann, eine industrielle Führungsrolle zu gewinnen.

Beide Branchen erzeugten einen wachsenden Bedarf nach Ausrüstungen, wobei diese zunächst in den Werkstätten der Textil- und Eisenfabriken selber hergestellt wurden, bevor sich eine eigenständige Maschinenbauindustrie etablierte. Wichtigstes Segment war hier der Bau von Dampfmaschinen, davon abgeleitet der Bau von Lokomotiven und Dampfschiffen, die ihrerseits einen wachsenden Bedarf nach Eisen und Stahl für die Maschinenfabriken, den Bau von Eisenbahnenlinien und später der Werften hervorriefen. So griff ein Rad ins andere. Nicht mehr nur die Endnachfrage nach Konsumgütern, sondern erstmals auch die Nachfrage nach Ausrüstungsgütern, Halbfabrikaten und Rohstoffen bestimmte die industrielle Dynamik. Stahl und Gusseisen ersetzten Holz im Transport- und Maschinenwesen, als Baustoff und zur Herstellung von Haushaltswaren. Die Eisenindustrie selber diversifizierte sich in Sparten wie Hochöfen, Hammerwerke, Walzwerke und Gießereien.

Ein weiterer Effekt, der für alle Branchen, ob Landwirtschaft, Bergbau, Forstwirtschaft, Fischerei und Industrie, durchschlagende Wirkung hatte, war die Revolutionierung des Transportwesens durch Eisenbahn und Dampfschifffahrt.

**Tab. 12.4: Der Einsatz von Dampf im britischen Transportwesen  
1815-1920**

	Länge der Eisenbahnstrecke <sup>a</sup> in Meilen	Dampfschiffe in 1000t	Segelschiffe in 1000t
1815	-	1	2477
1820	-	3	2436
1825	26,75	16	2313
1830	97,5	30	2168
1835	337,75	53	2307
1840	1497,75	88	2680
1845	2441	119	3004
1850	6084	168	3397
1855	7293	381	3969
1860	9069	454	4204
1865	11451	823	4937
1870	13562	1113	4578
1875	14510	1946	4207
1880	15563	2724	3851
1885	16594	3973	3457
1890	17281	5043	2936
1895	18001	6122	2867
1900	18680	7208	2096
1905	19535	9069	1671
1910	19985	10443	1113
1915		11650	779
1920	20312	10777	584

<sup>a</sup> 1825-1845 inkl. Irland

Quelle: Mitchell 1994, S. 535-542.

Die Eisenbahn erlebte ihre stürmische Phase zwischen 1835 und 1860, als die Schienenlänge in Großbritannien von 338 auf 9000 Meilen anwuchs. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts wurde diese nochmals verdoppelt, um bei knapp 20.000 Meilen ihren Höhepunkt zu erreichen. Großbritannien war das erste Land der Welt mit einem so dichten Eisenbahnnetz, dass alle denkbaren Orte verbunden und Verkehrsströme erfasst wurden. Konsequenz war nicht nur die Verdrängung des traditionellen Transportgewerbes mit Kutschen oder Ochsenkarren, sondern auch der vergleichsweise moderne Binnentransport über Kanäle. Großbritannien verfügte nämlich seit dem Jahrhundert zuvor auch über das dichteste Kanalnetz, das auch zur Vorgeschichte der Industriellen Revolution gehört. Auch hier war der Verfall der Transportkosten der Mechanismus der Verdrängung. Die Lokomotive halbierte die Kosten des Landtransports und eröffnete - viel wichtiger noch - ganz neue Transportmöglichkeiten. Jetzt war es erstmals wirtschaftlich vertretbar, auch Massenfrachtgüter wie Kohle, Eisenerz, Holz, Getreide oder Vieh über lange Strecken zu transportieren. Großbritannien wuchs zusammen. Die Städte wurden zu Industriestandorten und zu expandierenden Wohnorten einer wachsenden Industriearbeiterschaft, die von weither, sogar aus dem Ausland, und nicht nur durch das bäuerliche Umland versorgt werden konnte.

Die Ersetzung der Schiffsrümpfe aus Holz durch Eisen und des Segels durch die Dampfmaschine verlief demgegenüber nur langsam und mit Zeitverzögerung. Bis etwa 1865 nahm die Segelschifffahrt sogar noch zu. Erst 1851 wurden eiserne Segelschiffe und ab 1862 eiserne Dampfschiffe gebaut. Erst Mitte der 1880er Jahre überstieg die Gesamttonnage der Dampfschiffe die der Segelschiffe. Großbritannien löste die Niederlande als führende Schiffsbaunation ab, wobei anfänglich auch noch Hybridtypen - Segelschiffe mit Eisenrümpfen oder kombinierte Segel- und Dampfschiffe - gebaut wurden. Glasgow wurde zum Zentrum der Werftindustrie. Auf den internationalen Aspekt der



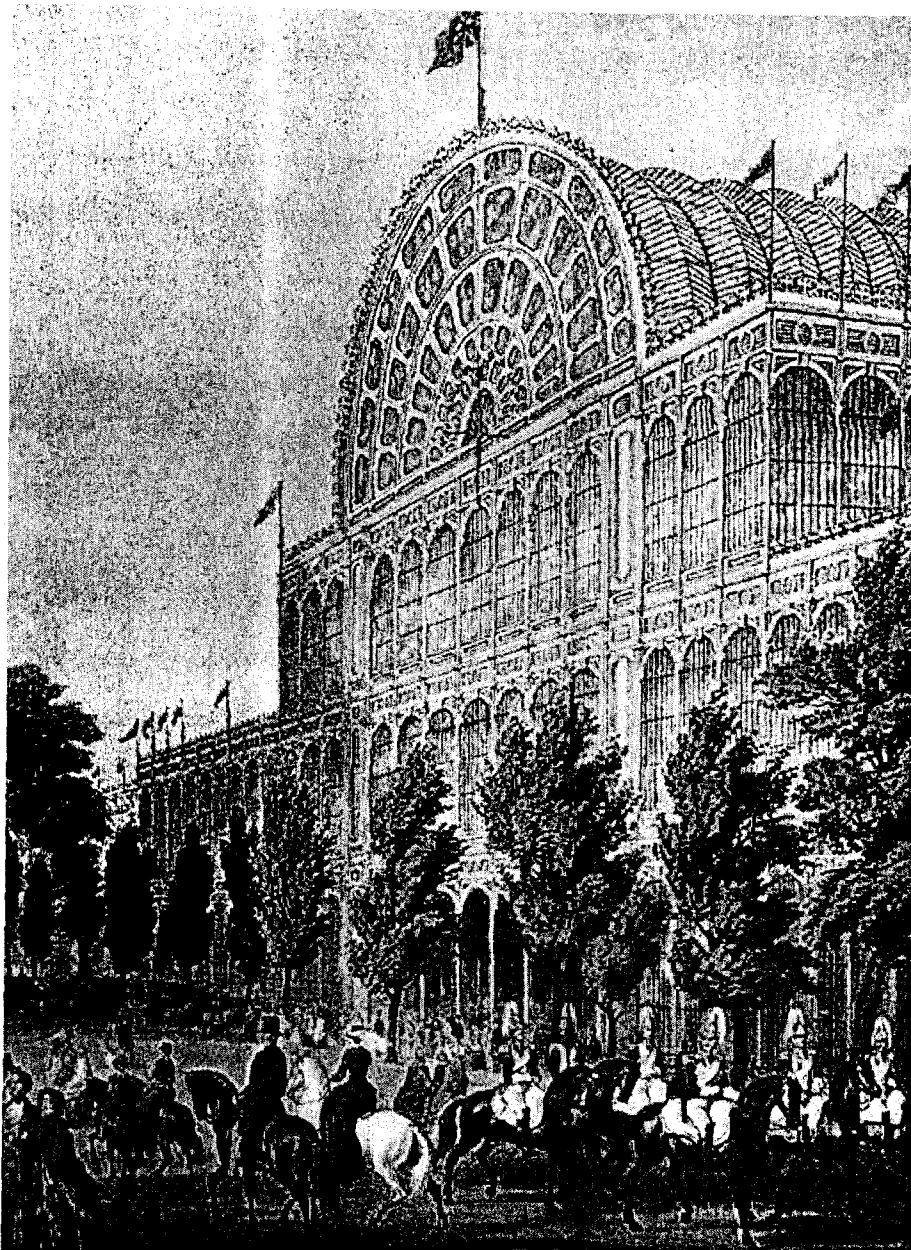
Transportrevolution, der große Konsequenzen für die überseeischen Territorien haben sollte, wird später noch einzugehen sein.

Die Londoner Weltausstellung im Chrystal Palace von 1851 war der „Showroom“ des „Workshop of the World“<sup>6</sup>. Sie war die erste ihrer Art und markierte den Zenith der industriellen Überlegenheit Großbritanniens gegenüber der ganzen Welt. Sowohl das Gebäude selber, eine neuartige Konstruktion aus Stahl und Glas, wie die dort ausgestellten Produkte, die aus eigener Fertigung stammten oder aus den Kolonien importiert waren, boten eine eindrucksvolle Demonstration technischer und imperialer Dominanz, die nur vereinzelt von ausländischen Exponaten, so Krupps berühmtem Stahlblock, in Frage gestellt wurde.

---

<sup>6</sup> D.J. Chambers, The Workshop of the World: British Economic History from 1820 to 1880. Oxford 1968.

Abb. 12.3: Weltausstellung im Londoner Chrystal-Palace 1851



Quelle: Wikimedia Commons.

Die mit der Industrialisierung einhergehenden Umwälzungen waren gewaltig. Zwischen 1810 und 1820 überstieg der Sekundäre Sektor aus Industrie, Bergbau und Bauwirtschaft den Beitrag von Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Fischerei zum Sozialprodukt, zwischen 1850 und 1860 desgleichen der Beitrag von Handel und Transport. 1851 wurden 179,5 Mio. £ im Sekundären und nur 106,5 Mio. £ im Primären Sektor erzeugt. Damit einher ging eine rasche Urbanisierung, wobei neben London die neuen Industriezentren in Mittelengland oder Hafenstädte wie Liver-

pool und Glasgow besonders rasch wuchsen. Die damit verbundene Binnenwanderung war aber nicht nur der Attraktivität des wachsenden städtischen Arbeitsplatzangebots zu verdanken, sondern auch Resultat des Drucks, den die Einhegungsgesetze auf die ländliche Bevölkerung ausübten. Die Enclosure Acts des Parlaments erreichten 1760-1780, also zu Beginn der Industriellen Revolution, ihren Höhepunkt. Erst 1815 war diese Bewegung weitgehend abgeschlossen. Am Ende waren etwa 21 Prozent der gesamten Agrarfläche, in manchen Counties sogar 40-50 Prozent, davon betroffen<sup>7</sup>.

Der industrielle Take off in Großbritannien fand also genau zu dem Zeitpunkt statt, als das Erste Empire in seine existentielle Krise geriet und Großbritannien im Zuge der Französischen Revolution und der Napoleonischen Kriege vor eine militärische und seit der Kontinentalsperre (1807) sogar vor eine wirtschaftliche Herausforderung gestellt wurde. Alle diese Herausforderungen haben dem Industrialisierungsprozess offenbar nicht geschadet<sup>8</sup>. Abgesehen von den Jahren 1811-1812, als die Kontinentalsperre ihre größte Wirkung erzielte und der Außenhandel deutliche Einbrüche verkraften musste, ist für alle Sektoren (Industrie, Außenhandel, Staatseinnahmen) kontinuierlich ein beträchtliches Wachstum zu verzeichnen. Die zwischenzeitlichen Einbußen auf den Märkten in Neuengland oder später auf dem europäischen Kontinent konnten immer wieder rasch kompensiert werden. Im Gegenteil, die Dynamik der Industriellen Revolution half Großbritannien, die Krise des Ersten Empire zu meistern und einen zweiten Machtzyklus zu beginnen, so dass das Zweite das Erste Empire bald in den Schatten zu stellen vermochte. Viel stärker betroffen war der „atlantische“ Sektor

---

<sup>7</sup> Mitchell 1994, S. 235.

<sup>8</sup> Francois Crouzet, Wars, Blockade, and Economic Change in Europe, 1792-1815. In: The Journal of Economic History 24.1964, 4. S. 567-590; ders., L'Économie Britannique et le blocus continental (1806-1813). 2 Bde. Paris 1958.

der britischen Kriegsgegner, die auf den Überseehandel angewiesen waren, den die britische Flotte unterbinden konnte.

1789 war die Französische Revolution ausgebrochen. Diese wurde ausgelöst durch die Krise der Staatsfinanzen, die wiederum im Rüstungswettlauf mit Großbritannien eine wesentliche Ursache hatte, ohne den der Hegemonialkonflikt nicht hätte fortgesetzt werden können. Als Ludwig XVI. die Stände nach langer Abstinenz einberief, um sich neue Steuern bewilligen zu lassen, nutzte der Dritte Stand die Gunst der Stunde. Ein Jahr später (1790) übertraf die britische Roheisenproduktion erstmals die schwedische, was ein grelles Schlaglicht auf die stoffliche Seite der Machtkonkurrenz zu Frankreich wirft. Schweden war bis dato nicht nur der führende Eisenproduzent, sondern auch wichtiger Exporteur von Rüstungsgütern gewesen. In der schwedischen Eisen- und Rüstungsindustrie lag ein Grund, warum das kleine Schweden im Dreissigjährigen Krieg zur europäischen Großmacht aufsteigen konnte. Auch Großbritannien wurde in die Koalitionskriege gegen Frankreich hineingezogen. Die Monarchien in Europa wollten den Bazillus des Republikanismus bekämpfen, der von Amerika nach Europa herübergeschwappt war. Die französischen Revolutionsarmeen wollten umgekehrt die Ideen der französischen Revolution auch militärisch in Europa verbreiten.

Für unser Thema von Belang ist aber nicht der weitere Verlauf der Französischen Revolution und deren Radikalisierung oder die Neuordnung, die Napoleon in Europa unternahm, von Belang sind nur die Konsequenzen der französischen Ambitionen für Großbritannien und das Empire. Diese wurden erstmals deutlich, als Frankreich 1794 die Niederlande besetzte und dort die Batavische Republik ausgerufen wurde. Der Statthalter floh nach Großbritannien und übergab den Briten die Verantwortung für die niederländischen Kolonien für die Dauer des Krieges. Damit wurde die alte Problematik aufgeworfen: Was geschieht mit den



Kolonien, wenn das Mutterland seine Souveränität verliert? In diesem Fall war Großbritannien sogar doppelter Nutznießer. London, seit den 1760er/1770er Jahren ein ernsthafter Rivale, löste Amsterdam endgültig als Finanzzentrum ab, sind Kapitalströme doch im Zweifelsfall problemlos und rasch umzudirigieren. Baring war ursprünglich eine Amsterdamer Bank. Auch die Bankhäuser Schröder aus Hamburg und Rothschild aus Frankfurt flohen vor Napoleon nach London<sup>9</sup>. Die Kap-Kolonie, wichtige Zwischenstation auf der langen Reise nach Indien und Ceylon, wurde mit Gewalt besetzt. Malacca als ebenso wichtiger Stützpunkt auf dem Weg nach China, Westsumatra und die Moluccen gaben sich freiwillig in britische Hoheit. Java behauptete sich bis 1819. Damit hatte Großbritannien 200 Jahre nach dem ersten Versuch sich doch noch im Gewürzhandel etabliert, die Niederlande waren, wie viele Jahre zuvor Portugal, auf eine zweitrangige Kolonialmacht in Asien herabgestuft. Deren Niedergang in Europa hatte sich erst 100 Jahre später in Asien fortgesetzt. Aber auch in der Karibik (Trinidad und Surinam) konnte Großbritannien von der niederländischen Schwäche profitieren. Auch französisch Westindien (außer Gouadeloupe) wurde besetzt. Die gewachsene Bedeutung Westindiens dokumentierte sich in dem Umstand, dass die Westindia Company 1799 zwei neue Docks im Londoner Hafen baute. Damit wurde London erstmals zum größten Hafen der Welt.

Eine bedrohliche Perspektive eröffnete der zweite Koalitionskrieg (1797-1801). Erst hatte Napoleon die Invasion der Britischen Inseln geplant, dann aber diesen Invasionsplan verworfen und war mit seiner Armee 1798 von Toulon aus in Ägypten gelandet. Der Ägypten-Feldzug wurde in London als Wiederaufnahme französischer Weltmachtphantasien gedeutet, da man befürchtete, dass Napoleon auf der anderen Seite des Isthmus wieder in See stechen und durch das Rote Meer nach Indien vordringen wollte, um dort den muslimischen Aufstand des Sultans Tippoo

---

<sup>9</sup> Spufford 2006, S. 168 ff.

zu unterstützen. Tippoo war 1799 von britischen Truppen unter Cornwallis, dem Verlierer von Yorktown, bei Seringpatam besiegt worden. Danach fiel ein Drittel des Sultanats Mysore an Großbritannien. Die französische Eroberung Indiens blieb eine Idee, Großbritannien eroberte Indien tatsächlich. Wellesley konnte von 1798-1806 den britischen Herrschaftsbereich von einem Sechstel auf zwei Drittel des Subkontinents ausdehnen und dabei die Übertragung der Macht von der EIC auf den britischen Staat einleiten. Die Generalgouverneure wurden seitdem von der Regierung bestellt und Subsidienvverträge mit den indischen Fürsten geschlossen: Geld gegen Sicherheit. Das spätere französisch-russische Arrangement in Tilsit hätte Großbritannien in Indien in eine Zwei-Fronten-Situation bringen können, bei der Russland von Norden zu Lande und Frankreich von Süden zur See angegriffen hätte. Nelsons Vorstoß ins Mittelmeer und die Vernichtung der französischen Flotte bei Abukir verhinderten nicht nur Napoleons Ägypten- bzw. Indienpläne, sondern hielten ihn auch mit seiner Armee in Ägypten fest. Es zeigte sich erneut, dass eine Landmacht fernab des eigenen Territoriums ohne ausreichende Unterstützung der Flotte wirkungslos ist. Danach wurde die zweite Koalition gegen Frankreich gebildet.

Da im Jahr 1798 ein neuerlicher Aufstand in Irland ausgebrochen war, bestand zudem die Gefahr, dass Frankreich wieder wie seinerzeit in Bantry zugunsten der Iren intervenieren könnte. 1801, in dem Jahr, als die Franzosen wieder aus Ägypten vertrieben wurden, wurde eine neue Behörde, das Secretary of State for War and Colonies, gegründet. Zugleich reagierte man mit der Union von Großbritannien und Irland auf den irischen Aufstand. „United Kingdom of Great Britain and Ireland“ lautete seitdem der offizielle Staatsname. Außerdem sollte in einem Angriff auf Kopenhagen die dänische Flotte ausgeschaltet werden, damit diese nicht in französische Hände fiel. Der Vertrag von Amiens 1802 beendete den 2. Koalitionskrieg, war aber nur ein kurzlebiger Kompromiss, bei dem Frankreich die Herrschaft

über den Kontinent und Großbritannien die Führungsrolle in der Welt zugebracht war. Die Republik Batavia erhielt bis auf Ceylon und Trinidad die Kolonien zurück.

Nachdem das Ägyptenabenteuer fehlgeschlagen war, suchte Frankreich an anderer Stelle die Expansion. 1802/03 schickte Napoleon ein Heer in die Karibik. Hier sollte ein neues Kolonialreich mit dem noch verbliebenen Louisiana als Zentrum errichtet werden. Ausgelöst wurde der Feldzug durch den Sklavenaufstand in St. Domingue (Haiti). Freigelassene Sklaven hatten in Paris die Ideen der Französischen Revolution kennengelernt und wollten diese auch in Haiti verwirklichen. Die französische Interventionsarmee von 15.000 Mann vermochte die Kolonie aber nicht zurückzuerobern, sondern wurde Opfer der Guerilla-Taktik der Aufständischen wie der tropischen Bedingungen und ihrer Krankheiten. Als auch dieses Unternehmen gescheitert war, verkaufte Frankreich 1803 kurzerhand Louisiana an die USA, die wieder ein Stück weiter nach Westen und Süden expandierten und seitdem nur noch an spanisches Territorium grenzten. 1804 eskalierte die Lage erneut, nicht, weil sich Napoleon zum Kaiser gekrönt hatte, sondern weil Spanien in den französischen Machtbereich gefallen war und Großbritannien den Krieg erklärte. Damit sah es sich einer zahlenmäßig überlegenen französisch-spanischen Flotte gegenüber.

Im folgenden Jahr überstürzten sich die Ereignisse. Die Wiederaufnahme des Krieges führte zur Besetzung aller französischen Kolonien und der Blockade der drei Kriegshäfen Brest, Rochefort und Toulon. Frankreich sperrte im Gegenzug seine Häfen, besetzte Hannover, die kontinentale Achillesverse, und plante für den Winter 1803 eine zweite Invasion von Boulogne aus. Allerdings war die französisch-spanische Flotte auf acht Standorte verteilt. Sammelpunkt sollte die Insel Martinique sein. Von dort wollte Villeneuve, der französische Oberbefehlshaber, die Vereinigte Flotte in den Kanal führen wie

einst die spanische Armada. Napoleon wartete in Boulogne wie einst die Flandernarmee, Nelson wartete in Gibraltar, um die gegnerische Flotte abzufangen. Diese wurde auf dem Weg nach Cadix bei Trafalgar von Nelson gestellt und trotz unterlegener Kräfte (27 britische gegen 33 französische und spanische Linienschiffe) dank eines riskanten Manövers vernichtend geschlagen. Schlachtentscheidend war aber nicht nur die Taktik Nelsons, sondern ein technisches Detail, das effektivere Feuer der britischen Kanonen. Hier machte sich erstmals ein militärischer Effekt der Industriellen Revolution bemerkbar. Die neue Hüttentechnik ließ eine bessere Qualität der Kanonen zu, über die Frankreich noch nicht verfügte<sup>10</sup>. Lord Nelson, der im Verlauf der Schlacht von der Kugel eines französischen Scharfschützen getroffen wurde, avancierte zum eigentlichen britischen Nationalhelden, der auf dem Trafalgar Square in London geehrt wird. Der Invasionsversuch war verhindert und die französische Herausforderung zur See endgültig gebrochen. Großbritannien hatte für die nächsten 100 Jahre auf See keinen ebenbürtigen Gegner mehr.

Mittelbare Folge war die zweite Besetzung der Kap-Kolonie, die nie mehr an die Niederländer zurückfiel. Seitdem setzte eine britische Einwanderung ein, die 1820 aber erst 5000 Personen, also eine geringe Minderheit gegenüber den Buren, erreicht hatte. Diese machten sich 1836 auf den großen Treck, um der britischen Herrschaft zu entkommen. Wichtiger war noch der Anfang vom Ende des spanischen Kolonialreichs in Amerika, da auch die spanische Flotte mit in den Strudel gezogen wurde und Spanien von Frankreich besetzt war. Wieder stellte sich die Frage, was wird aus den Kolonien eines Landes, das seine Souveränität verloren hat? Nur wenige Jahre später begann der Unabhängigkeitskrieg der spanischen Kolonien unter Führung von Simon Bolivar, der von Haiti aus, das Frankreich nicht zu rekolonisieren vermochte, in See stach und von den USA unter-

---

<sup>10</sup> Rodger 2004, S. 380.



stützt wurde. Die erste große Welle der Entkolonialisierung in Amerika setzte sich fort, während Großbritannien sein Zweites Empire erst aufbaute, große Teile Asiens und Afrikas erst noch kolonisiert werden sollten.

Aber Frankreich steckte noch lange nicht auf. Nach den Schlachten bei Ulm und Austerlitz (1806) gegen Österreich und Russland war Napoleon der Herr auf dem Kontinent und verfolgte seitdem eine Landmachtstrategie, wie sie der französischen Tradition seit Ludwig XIV. entsprach. Wenn Großbritannien schon nicht zur See zu besiegen war, dann sollte es durch einen Wirtschaftskrieg in die Knie gezwungen werden. Im Berliner Dekret (1806) verkündete er die Kontinentalsperre, die 1807 durch das Mailänder Dekret, das sich gegen Neutrale richtete, noch verschärft wurde. Großbritannien sollte von seinen kontinentaleuropäischen Absatzmärkten abgeschnitten und der Zwischenhandel mit Kolonialwaren unterbunden werden. Militärisch bedrohlich war die Einbeziehung des Ostseeraums, da Großbritannien von dort mit Schiffsholz, strategisch damals genauso bedeutend wie heute Öl, versorgt wurde. Auch so ließ sich eine Flotte bekämpfen, die einen laufenden Abgang durch Schiffbruch und Verrottung auszugleichen hatte. Außerdem schloss Frankreich 1812 eine Allianz mit den USA, die den Zweiten Unabhängigkeitskrieg (1812-1814) auslöste.

Großbritannien nahm die Herausforderung an und antwortete mit einer Blockade der kontinentalen Küste von Brest bis zur Elbe, mit der Bombardierung Kopenhagens und der Wegnahme der dänischen Flotte, der Besetzung Helgolands (bis 1890) und dem Verbot des Sklavenhandels. 1808 unterstützte es den spanischen Aufstand, dem sich Portugal anschloss, und landete mit einem Heer in Lissabon. Wenn man die Seehoheit hat, ist eine Invasion kein Problem, zumal man deren Ort frei bestimmen kann. Helgoland und Portugal, aber auch Malta, Sizilien, Sardinien und Korfu waren seitdem wichtige Schlupflöcher für den Schmuggel,

um die Kontinentalsperre zu durchbrechen. Auf dem Kontinent gab es überall dankbare Abnehmer der Schmuggelware, die auf Zucker, Kaffee, Tee, Gewürze und andere Kolonialwaren nicht verzichten mochten. 1810 besetzte die britische Marine die Ile de Bourbon im Indik, die seitdem als weitere Zwischenstation nach Indien unter dem Namen „Mauritius“ dem Empire einverleibt wurde. Im selben Jahr sicherte Großbritannien überdies den Transfer der portugiesischen Königsfamilie samt Hofstaat und Regierung nach Brasilien und erhielt im Gegenzug einen Handelsvertrag, der die Kolonie dem britischen Handel weiter öffnete. Damit setzte sich die kommerzielle Durchdringung Lateinamerikas fort, die im Methuen-Vertrag (1703) begonnen hatte.

**Tab. 12.5: Britischer Außenhandel 1805-1815 in Mio. £**

	Import	Export	Reexport
1805	61,0	38,1	10,0
1806	53,3	40,9	9,2
1807	53,8	37,2	8,3
1808	51,5	37,3	6,5
1809	73,7	47,4	14,3
1810	88,5	48,4	12,5
1811	50,7	32,9	6,7
1812	56,0	41,7	9,1
1813	...	...	...
1814	80,8	45,4	24,8
1815	71,3	51,6	16,8

Quelle: Mitchell 1994, S. 451.

Eine Aufstellung des Außenhandels über den Zeitraum der Napoleonischen Kriege macht deutlich, dass dieser nur in den Jahren 1811 und 1812 empfindlich durch den Wirtschaftskrieg betroffen war, wobei die Importe stärker einbrachen als die Exporte. Drastisch zurück ging nur der Reexport von Kolonialwaren auf den Kontinent. Bereits 1814 war das Niveau von 1807

wieder erreicht, wenn nicht übertroffen. Dies lag daran, dass ein Teil des Handels in Richtung Amerika umgeleitet werden konnte. Die verbliebenen britischen Kolonien in Nordamerika erwiesen sich erstmals auch insofern als wertvoll, weil man hier Ersatz für die unterbrochenen Lieferungen von Schiffsholz aus dem Ostseeraum fand. So begann die kanadische Holzindustrie, die die Pelzjagd als wichtigste Branche ablöste. Im Gegenzug wurde der Niedergang des alten Holzgeschäfts im Ostseeraum eingeleitet. Verschärft wurde die Handelskrise durch den Zweiten Unabhängigkeitskrieg mit den USA.

Dennoch war Großbritannien auch wirtschaftlich der Gewinner. Der industrielle Vorsprung gegenüber Frankreich war 1815 deutlich höher als 1806 oder gar 1793, als die Kriegshandlungen begonnen hatten<sup>11</sup>. Der französische Russlandfeldzug von 1812, nicht zuletzt unternommen, um die Kontinentalsperre auch auf die russischen Ostseehäfen auszudehnen, war der klassische Fall einer imperialen Überdehnung, eine Erfahrung, die deutsche Truppen 130 Jahre später wieder machen sollten. Nach der französischen Niederlage in der Völkerschlacht bei Leipzig (1813), an der Großbritannien nur indirekt durch Geld und Waffenlieferungen beteiligt war, begannen die Wiener Verhandlungen um die Nachkriegsordnung.

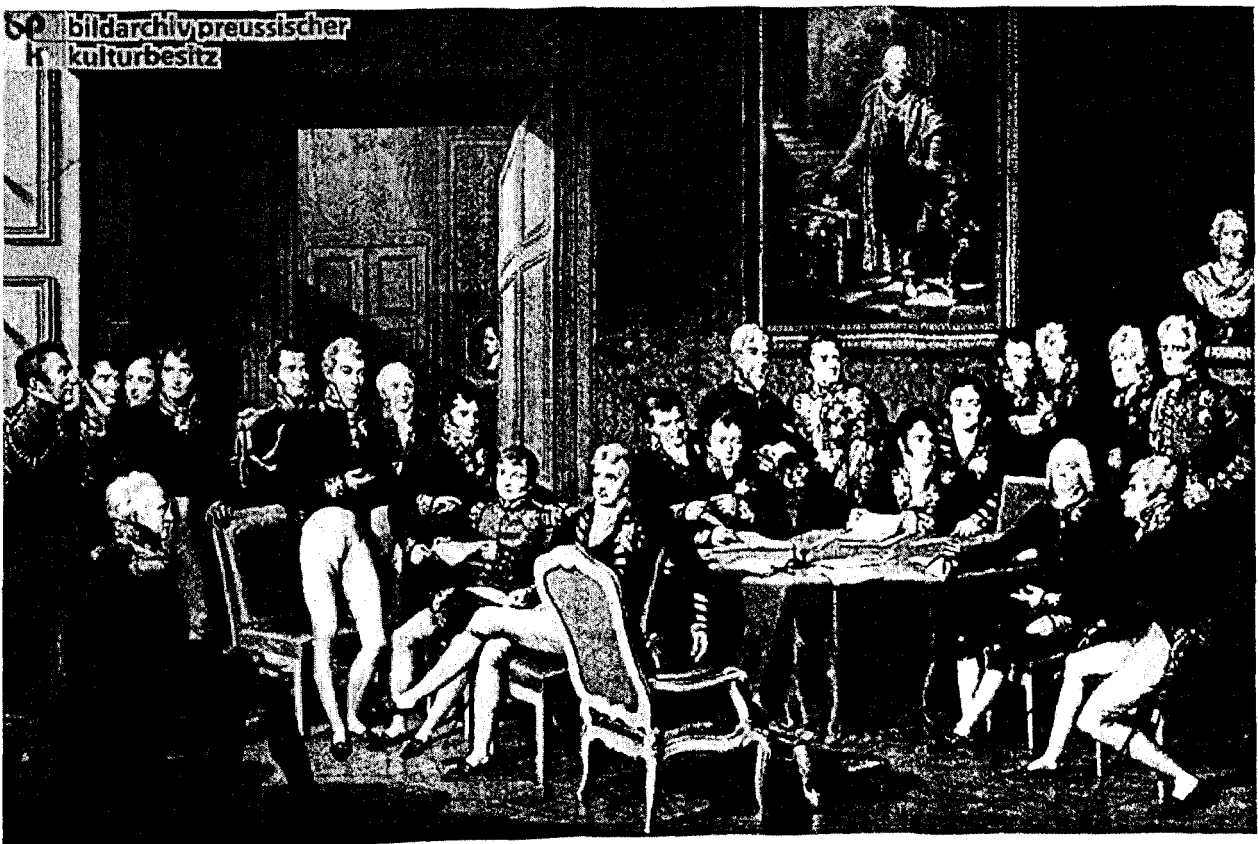
Ergebnis war die Wiederherstellung des Gleichgewichts auf dem Kontinent, Ablösezahlungen für die niederländischen Kolonien, Garantien für Belgien, die freie Schifffahrt auf den europäischen Wasserstrassen u.a. Sie wurden auf britischer Seite von Außenminister Castlereagh geführt. Architekten waren der britische Außenminister Castlereagh als Vertreter einer Seemacht mit globalen Interessen und der österreichische Kanzler Fürst Metternich als Vertreter einer europäischen Landmacht, die die alte Ordnung restaurieren wollte. Das gemeinsame Interesse am

---

<sup>11</sup> Francois Crouzet, Western Europe and Great Britain: "Catching Up" in the First Half of the Nineteenth Century. In: A.J. Youngson (Hrsg.), Economic Development in the Long Run. London 1972. S. 98-125.

Sturz Napoleons war also unterschiedlich motiviert - hier die Eindämmung von dessen Weltmachtambitionen, dort die Bewahrung des Absolutismus. Beider Geheimtreffen in Basel führte im Januar 1814 zum Durchbruch. Napoleons 100 Tage-Intermezzo sollte den Lauf der Dinge nicht mehr aufhalten, verlangte aber doch noch die Entsendung eines britischen Heeres unter Wellington. Nach Trafalgar erlebte Napoleon 1815 auch noch sein Waterloo dank der preußischen Unterstützung unter Blücher. „Ich wünschte, es würde Nacht oder die Preußen kämen.“ Nur die britische und die preußische Armee waren auf die Schnelle mobilisierbar gewesen. Am Ende zeigte sich, dass eine starke Landmacht allein durch die Flotte nicht niederzuringen ist und dass auch eine Seemacht nicht ganz auf eine Armee verzichten kann, vor allem auch kontinentale Verbündete braucht.

#### **Abb. 12.4: Wiener Kongress**



Kupferstich von Jean Godefroy 1819.

Der Wiener Kongress wollte die alte Ordnung in Europa wieder herstellen<sup>12</sup>, die durch die Französische Revolution aus dem Gleichgewicht gebracht worden war. „A World Restored“, so lautete der treffende Titel der Dissertation des Morgenthau-Schülers Henry (Heinz) Kissinger, mit dem dieser 1957 die akademische Bühne betrat. Folgerichtig beginnt er seine Untersuchung 1812 mit der französischen Niederlage in Russland. Für die Siegermächte brachte sie die Befreiung von der Franzosen-Herrschaft (Preußen und deutsche Staaten), die Restauration der alten Ordnung (Österreich) und die Weltherrschaft (Großbritannien), das die Schwäche Frankreichs und der von Frankreich besetzten Spanien und Niederlande in Übersee genutzt hatte. Statt 23 Kolonien im Jahre 1792 verfügte Großbritannien im Jahre 1816 über 43 Kolonien. Für Frankreich bedeutete der Kongress die Rückstufung auf seine historischen Grenzen und das Ende der imperialen Ambitionen. Das zweite französische Empire konnte erst in den 1870er Jahren, also fast 100 Jahre später als das Zweite Britische Empire, geschaffen werden und musste sich mit dem begnügen, was Großbritannien in Asien und Afrika übrig gelassen hatte. Frankreich blieb aber akzeptiert als europäische Großmacht und konnte seit dem Kongress von Aachen 1818 ins europäische Konzert zurückkehren, dem jetzt Preußen als fünftes Vollmitglied angehörte. Der Begriff „Konzert der fünf Mächte“ ist insofern irreführend, als nur drei davon (Frankreich, Österreich und Preußen) tatsächlich auf Europa orientiert waren, während die „Flügelmächte“ Großbritannien als Seemacht und Russland als aufstrebende eurasische Landmacht globale Ambitionen hatten, für die Europa nur ein Schauplatz unter vielen war. Großbritannien war deshalb nicht nur Teil eines „Konzerts“, sondern globales Empire, das Russland in Asien noch werden wollte.

---

<sup>12</sup> Henry A. Kissinger, *A World Restored: Metternich, Castlereagh and the Problems of Peace 1812-22*. Boston 1957.

Das „Konzert“ sollte in Europa eine Machtbalance<sup>13</sup> zwischen den Territorialmächten, eine Art kollektiver Sicherheit, zur Eindämmung Frankreichs herstellen, an der Großbritannien nur mitwirkte. Diese hielt bis etwa 1866 und wurde erst durch den weiteren Aufstieg Preußens und die deutsche Einigung zum Zweiten Kaiserreich gestört. Diese Spannung sollte sich erst im Ersten Weltkrieg lösen. In der Welt jedoch, da wo die Seemächte agieren, gab es bis auf weiteres nur einen Hegemon. Dies unterstreichen die britischen Zugewinne in Südafrika, in Westindien, im Indik, aber auch in Europa mit Helgoland, Malta und den Ionischen Inseln. Seit 1828 machte sich allerdings die Rivalität mit Russland bemerkbar, dessen Expansion an einer Linie vom Schwarzen Meer über den Mittleren Osten bis nach Zentralasien und Fernost überall auf britische Interessen stieß. Die europäische Politik war deshalb eher durch die Beziehung der drei Landmächte Frankreich, Österreich und Preußen, die Politik in der Welt hingegen eher durch den bipolaren Konflikt der Seemacht Großbritannien mit der eurasischen Landmacht Russland bestimmt. Für die Unabhängigkeitsbewegung der Kolonien, die 1776 in Nordamerika begonnen hatte und 1810 in Südamerika fortgesetzt wurde, war das Friedensjahr 1815 ohne Bedeutung. Erstmals galten europäische Verträge nicht mehr jenseits der „Linie“ in einem ganz anderen Sinne. Krieg und Frieden dort wurden von den neuen Staaten selber bestimmt. Damit deutete sich an, dass in Zukunft die Geschicke der Welt nicht mehr nur das Resultat innereuropäischer Beziehungen sein würden.

---

<sup>13</sup> Paul W. Schroeder, Did the Vienna Settlement Rest on a Balance of Power? In: The American Historical Review 97.1992, 1. S. 683-706.

## 12.2 Der Aufbau des Zweiten Empire und die Hegemonie der Freihandelslehre

Die Charakterisierung des Zweiten Britischen Empire ist in der Literatur umstritten. Nimmt man den Begriff „Empire“ wörtlich, dann nahmen die Briten nach der Unabhängigkeit Neuenglands einen zweiten Anlauf<sup>14</sup> zur Reichsbildung, wobei dessen Schwerpunkt nicht mehr im Atlantik, sondern im Indik und sogar im Pazifik lag. Die erste Reise von James Cook in den Pazifik begann 1768. In Indien war seit dem Frieden von Paris (1763) eine kontinuierliche Expansion zu vermelden. Der Erwerb Penangs in der Malacca-Strasse von den Niederländern kann als erster Schritt Richtung China gewertet werden und die Kriege mit Frankreich wurden genutzt, den britischen Kolonialbesitz auf Kosten der Niederlande, Frankreichs und Spaniens auszudehnen. Auch nach 1815 ging der Aufbau des Kolonialreichs zügig weiter, so dass die Phase des Imperialismus seit den 1880er Jahren bis zum Ersten Weltkrieg eher als Schlusspunkt imperialer Kontinuität und nicht als neuer Abschnitt britischer Weltpolitik gewertet werden muss.

Dennoch – die Zeitgenossen wie die Historiker machen trotz aller Kontinuität einen Unterschied und bezeichnen die Phase zwischen 1815 und 1873 als die Phase des Freihandels, in der ein liberales und nicht ein imperiales Leitbild Richtschnur britischer Außenpolitik war. Dieses sei prinzipiell antikolonial eingestellt gewesen und habe eher auf die informelle Durchdringung durch Handelsbeziehungen als auf formelle Kolonisierung gesetzt. Gallagher und Robinson wollten mit ihrer Formel vom „Imperialismus des Freihandels“ den Widerspruch zwischen beiden Positionen aufheben<sup>15</sup>. Dem widerspricht, dass auch

<sup>14</sup> Dazu grundlegend Vincent T. Harlow, *The Founding of the Second British Empire 1763-1793*. Bd. I: *Discovery and Revolution*. Bd. II: *New Continents and Changing Values*. London 1952, 1964.

<sup>15</sup> John Gallagher/Ronald Robinson, *Der Imperialismus des Freihandels*. In: Wehler 1970. S. 183-200.



in den 1840er/1850er Jahren, als der Freihandel seine großen Triumphe in Großbritannien feierte, die koloniale Expansion, u.a. in Neuseeland, an der Goldküste (Ghana), in Natal, Punjab und Sind in Indien oder in Hongkong unvermindert fortging.

Kennedy<sup>16</sup> spricht dennoch von der „Pax Britannica“ zwischen 1815 und 1859, als Großbritannien aufgrund seiner wirtschaftlichen und militärischen Führungsrolle in der Welt eine internationale Ordnung errichten konnte. Damit hätte es über große Teile des 19. Jahrhunderts die gleiche Rolle gespielt, die den USA nach 1945 zugemessen wird, nämlich internationale Führung ohne internationale Herrschaft auszuüben. Dies trifft empirisch allerdings nur bedingt zu. Die Hegemonietheoretiker identifizieren sogar eine Phase der „hegemonialen Stabilität“ und nicht der imperialen Stabilität für die Jahre 1820-1880<sup>17</sup>, sehen dazu eine strukturelle Parallele zwischen der britischen und der amerikanischen Rolle im 19. und 20. Jahrhundert<sup>18</sup>. Jedes Mal sei diese Phase durch einen hegemonialen Niedergang, so den british decline nach 1880 und den american decline nach 1970, abgelöst worden. Indikator dafür ist die Rückkehr wichtiger Handelspartner zum Protektionismus bzw. die Unfähigkeit Großbritanniens, das Freihandelsregime zu behaupten. Damit lautet die theoretische Kontroverse: War Großbritannien im 19. Jahrhundert der Hegemon, der internationale öffentliche Güter offerierte und dank seiner zivilisatorischen Ausstrahlungskraft als Führungsmacht akzeptiert wurde? Oder war Großbritannien durchgängig ein Imperium, das sein liberales Leitbild, wenn es nicht akzeptiert wurde, auch mit Gewalt durchsetzte und im Zweifelsfalle immer auf formelle Welteroberung setzte? Die Wirklichkeit war auch hier differenzierter.

---

<sup>16</sup> Kennedy 1976, S. 149.

<sup>17</sup> So z.B. Timothy J. McKeown, Hegemonic Stability Theory and 19<sup>th</sup> Century Tariff Levels in Europe. In: International Organization 37.1983,1. S. 73-92.

<sup>18</sup> David Lake, British and American Hegemony Compared: Lessons for the Current Era of Decline. In: Michael Fry (Hrsg.), History, the White House and the Kremlin: Statesmen as Historians. London 1991. S. 106-122.

Unstrittig ist, dass das merkantilistische Leitbild, das die Politik seit der Ära Cromwells beherrscht hatte, seit Adam Smith<sup>19</sup> (1776) durch ein liberales in Frage gestellt wurde und dass das neue Leitbild in Großbritannien selber seit den 1840er Jahren, in manchen europäischen Ländern seit den 1860er Jahren, im Gramscischen Sinne hegemonial wurde<sup>20</sup>. Manche Autoren sehen in der Ausbreitung des Freihandelsgedankens den eigentlichen Ausdruck der britischen Hegemonie<sup>21</sup>. Großen Einfluss darauf hatte die von dem Baumwollindustriellen Richard Cobden organisierte Freihandelsbewegung, die 1831 in der „Anti Corn Law-Liga“ ihren organisatorischen Ausdruck gefunden hatte<sup>22</sup>. Seit 1838 gewann sie an Einfluss. Sie wandte sich vor allem gegen die 1815 wieder eingeführten Getreidezölle. Der neue gleitende Zolltarif, der sich am Inlandspreis für Getreide und damit dem Ausfall der jährlichen Ernte orientierte, versöhnte nicht nur das Renteninteresse des Grundbesitzes mit der Inlandsversorgung bei Missernten, sondern war auch fiskalisch motiviert. Die hohen Kosten der Napoleonischen Kriege hatten die ungeliebte Einkommenssteuer notwendig gemacht, die 1815 wieder abgeschafft worden war. Der weiterhin bestehende Finanzbedarf zum Unterhalt des Militärapparats wie zur Bedienung der staatlichen Schulden, ohne die der Krieg nicht zu finanzieren gewesen wäre, verlangte nach einer Deckung, die nur durch die Zolleinnahmen möglich war.

Die theoretischen Argumente gegen Zölle im Allgemeinen und Getreidezölle im Besonderen waren von den klassischen Politischen Ökonomen, allen voran Robert Torrens und David Ricardo,

<sup>19</sup> Adam Smith, Eine Untersuchung über Wesen und Ursachen des Volkswohlstandes. London 1786, 4. Aufl.

<sup>20</sup> Vgl. Dazu Stephen Gill (Hrsg.), Gramsci, Historical Materialism and International Relations. Cambridge 1993; darin besonders Robert W. Cox, Gramsci, Hegemony and International Relations: An Essay in Method. In: Gill 1993, S. 49-66.

<sup>21</sup> Geoffrey Allen Pigman, Hegemony and Trade Liberalization Policy: Britain and the Brussels Sugar Convention of 1902. In: Review of International Studies 23.1997. S. 185-210.

<sup>22</sup> Norman McCord, The Anti-Corn Law League 1838-1846. London 1958; Cheryl Schouhard-Bailey, From the Corn Laws to Free Trade: Interests, Ideas and Institutions in Historical Perspective. Cambridge, Mass. 2006.

geliefert worden. Mit seinem Zweiländer/Zweigüter-Modell hatte dieser gezeigt, wie internationale Arbeitsteilung nach Maßgabe komparativer Kosten für alle von Vorteil sei. Die praktische Gültigkeit des Theorems, so die Konsequenz, könne sich aber nur erweisen, wenn Freihandelsbedingungen herrschen, die Kostenunterschiede nicht durch Zölle aufgehoben werden. Ricardos historisches Beispiel war der Methuen-Vertrag zwischen England und Portugal aus dem Jahre 1703, der den englischen Tuchexport nach Portugal und seine Kolonien und im Gegenzug den portugiesischen Weinexport nach England gefördert habe. Ob Portugal und England tatsächlich beide von dieser Arbeitsteilung profitiert haben, ist eine kontrovers beurteilte Frage. Ricardo hatte weiterhin gezeigt<sup>23</sup>, wie die Grundrente die industrielle Entwicklung behindere: Die Höhe der Grundrente hängt ab von den Preisen für landwirtschaftliche Produkte. Agrarprotektionismus trägt dazu bei, dass die Inlandspreise künstlich hochgehalten werden. Hohe Nahrungsmittelpreise haben wiederum Konsequenzen für die Löhne. Hohe Renten und Löhne zusammen schmälern wiederum den Profit der Unternehmer, die weniger investieren können mit der Folge geringeren Wirtschaftswachstums. Werden aber die Agrarzölle aufgehoben, strömt billiges Getreide aus dem Ausland, vor allem aus den Siedlerkolonien, ins Land. Das Inlandspreisniveau sinkt, die Grundrente wird geschmälert. Die Unternehmer können niedrige Löhne zahlen, da diese im Verständnis der Klassik immer nur die Lebenshaltungskosten decken. Der Gewinn steigt, es kann mehr investiert werden, es entstehen mehr Arbeitsplätze und mehr Einkommen, das Wirtschaftswachstum steigt. So der Kern der angebotsorientierten Theorie, die der außenwirtschaftlichen Flankierung bedarf.

Diese theoretisch in sich geschlossene Argumentation fand eine wachsende Zahl von Anhängern unter den Liberalen und ganz besonders unter den im Zuge der Industrialisierung aufstrebenden

---

<sup>23</sup> Vgl. zur Argumentation Ricardo 1972; Robert Torrens, An Essay on External Corn Trade. London 1815.

Industriellen, während sie von den grundbesitzenden Konservativen abgelehnt wurde. Die Industrialisierung führte also dazu, dass der alte, ideologisch ganz anders gelagerte, Whig-Tory Gegensatz durch den Interessenkonflikt von Liberalen als Vertretern der Industrie und Konservativen als Vertretern der Landwirtschaft ersetzt wurde. Dennoch war die Zusammensetzung des Unterhauses unverändert geblieben. 1707 waren lediglich die schottischen und 1801 die irischen Abgeordneten hinzugekommen. Die soziale Schichtung der Bevölkerung, die sich durch die Industrialisierung radikal verändert hatte, wurde schon lange nicht mehr abgebildet. Um einer möglichen Revolution vorzukommen, wurde 1832 das Wahlreformgesetz verabschiedet, das die Zahl der Wahlberechtigten von 220.000 auf 500.000 an hob. Mit steigendem Wohlstand der Gesellschaft wuchs die Zahl der Wähler bis 1866 auf über eine Million. Damit einher ging eine Verschiebung des städtischen gegenüber dem ländlichen Einfluss. Die Liberalen errangen die Mehrheit im Unterhaus. Seit 1835 lösten liberale Kabinette die Konservativen ab. Das war die politische Voraussetzung der großen Zollreformen der Jahre 1842-1846, die den Merkantilismus beseitigten und den Freihandel als Prinzip durchsetzten. Erst in den 1860er Jahren sollte Großbritannien zum Wechselspiel von liberalen und konservativen Regierungen zurückkehren.

Da die britische Industrie nach 1815 weltweit konkurrenzlos war und ihren Wettbewerbsvorsprung in den folgenden Jahrzehnten immer noch weiter ausbaute, stand einer schrittweisen Aufgabe merkantilistischer Prinzipien aus Gründen der Wettbewerbsfähigkeit nichts entgegen. Die Niederlande, gegen die der Merkantilismus ursprünglich gerichtet war, waren schon lange überholt worden. Großbritannien war nach den Napoleonischen Kriegen wirtschaftlich so stark wie die USA nach dem Zweiten Weltkrieg, so dass selbst ein einseitiger Freihandel zu verkraften war, selbst wenn dadurch mögliche Konkurrenten in ihrem Aufholprozess befördert wurden. Lediglich die „Vested In-

terests" des Großgrundbesitzes (Kornzölle) und der Handelskompanien (Privilegien, Navigationsakte) sowie der wachsende Bedarf der Staatsfinanzen waren zu berücksichtigen.

Das liberale Leitbild begann die Politik zu beeinflussen. 1813 wurde das Handelsmonopol der EIC mit Indien aufgehoben mit der Konsequenz, dass die indische Textilindustrie durch den britischen Export schrittweise niederkonkurriert wurde. 1831/35 stammten noch 96 Prozent, 1880/81 nur noch 46 Prozent der in Indien abgesetzten Textilien aus eigener Fertigung<sup>24</sup>. 1833 wurde die Sklaverei im ganzen Empire abgeschafft. Da die US-amerikanischen Südstaaten nicht mehr dazugehörten, war dieser Schritt politisch einfacher durchzusetzen, weil nur noch die Karibikinseln betroffen waren. Im Chinahandel wurde das Monopol der EIC aufgehoben. 1836 und 1838 wurden Freihandelsverträge mit Persien und dem Osmanischen Reich geschlossen. 1841 fiel das Maschinenexportverbot und 1842 das Auswanderungsverbot für Facharbeiter, die beide dazu dienen sollten, den britischen Technologievorsprung abzusichern. Man hatte erkannt, dass der Maschinenbau eine Exportindustrie sein kann, auch wenn man so die Konkurrenz im Ausland fördert. Die Anti-Corn Law League fand aus Gründen des Brotpreises die Unterstützung der Arbeiterbewegung, während die Konservativen über die Freihandelsfrage zerbrachen. 1846-1847 unternahm der Cheflobbyist des Freihandels, Richard Cobden, eine Europa-Tournee, um auch auf dem Kontinent für die Freihandelsidee zu werben.

Vor dem Hintergrund dieser politischen Entwicklungen erfolgte der eigentliche Durchbruch der zunächst einseitigen Freihandelspolitik<sup>25</sup>. War 1839 ein erster Antrag zur Aufhebung der Kornzölle noch glatt abgelehnt worden, so erreichte er 1841 schon 40 und 1844 schon 120 Stimmen. 1842 wurden die Zölle auf Fertigwaren auf maximal 20 Prozent gesenkt und der Ausfall für

<sup>24</sup> Elsenhans 2007, S. 279.

<sup>25</sup> Anthony Howe, Free-trade Cosmopolitanism in Britain, 1846-1914. In: O'Brien/Clesse 2002. S. 86-105.

die Staatskasse durch die Wiedereinführung der Einkommenssteuer ausgeglichen, die nicht nur von den Industriellen zu zahlen war. Zwischen 1841 und 1846 wurden die Zölle auf 605 Produkte ganz abgeschafft und auf weitere 1035 stark reduziert. 1846 erzielte der berühmte Antrag von Robert Peel in beiden Kammern eine Mehrheit, die Zölle für Nahrungsmittel innerhalb von drei Jahren ganz aufzuheben. Die für 1849 vorgesehene Aufhebung der Getreidezölle wurde aufgrund der Hungerkrise in Irland um drei Jahre vorgezogen. Hinzu kam 1846 die Zollfreiheit für Textilien. Das Jahr 1849 setzte den Schlusspunkt mit der Aufhebung der Navigationsakte, Grundstein und Symbol des britischen Merkantilismus, der damit ziemlich exakt 200 Jahre lang praktiziert worden war. 1853 folgte schließlich die Aufhebung aller Zölle für Fertigwaren.

Entwicklungstheoretisch bemerkenswert ist, dass auch in diesem Fall der Freihandel der Industrialisierung nicht voranging, sondern immer dessen Folge war. Großbritannien betrieb eine konsequent liberale Politik erst, als es bereits an der Spitze stand. Da das industrielle Wachstum auch nach 1850 unvermindert anhielt, bestätigte sich vorerst die Richtigkeit der liberalen Politik. Seit 1860 ging man noch einen Schritt weiter. Aus dem unilateralen Freihandel des Vorreiters sollte eine bilaterale Angelegenheit, ein regelrechtes System im Verbund mit den Nachzüglern, gemacht werden. Allerdings wurde jetzt anders argumentiert. Freihandel war nicht mehr die Konsequenz einer wirtschaftlich überlegenen Konkurrenz, sondern sollte auch für den Unterlegenen von Vorteil sein. Gegen dieses Argument hatte Friedrich List<sup>26</sup> bekanntlich seine Theorie des Erziehungszolls auf Zeit gestellt, eine Praxis, die England selber gegenüber den Niederlanden verfolgt hatte.

---

<sup>26</sup> Friedrich List, Das nationale System der Politischen Ökonomie. Jena 1920 (von 1841).

Zur Etablierung des Freihandelssystems wurde nach Möglichkeit auf die diplomatische Karte gesetzt. 1860 konnte der Cobden-Chevalier-Vertrag<sup>27</sup> mit Frankreich geschlossen werden, der aber nicht nur auf dem wirtschaftsliberalen Argument basierte, sondern politisch durch Konzessionen in der italienischen Frage, nämlich der Tolerierung der französischen Militärintervention in Norditalien, erkaufte werden musste. Deshalb lautete der eigentliche Deal: Französische wirtschaftliche gegen britische politische Konzessionen, obwohl es in beiden Ländern Gegner gab. Die französische Opposition fürchtete den britischen Konkurrenzdruck, die britische sah das Freiwilligkeitsprinzip bei dem Vertrag verletzt. Ein Nebenaspekt war die gemeinsame Front gegen Österreich, das aus Italien herausgedrängt wurde, Voraussetzung zur Bildung des italienischen Nationalstaats. Damit wurde die Handelspolitik zum Hebel erheblicher Machtverschiebungen auf dem Kontinent.

Grundlegende Prinzipien dieses und anderer Verträge waren die Reziprozität, die Exklusivität und die Meistbegünstigungsklausel. Letztere hat die Konsequenz, dass die günstigsten Bedingungen weiterer Handelsverträge, die einer der beiden Partner mit Dritten abschließen sollte, auch für den anderen galten. Wenn die weiteren Verträge auch Dritter ebenfalls diese Klausel enthielten, wurden alle Verträge miteinander verknüpft. Großbritannien schloss danach Freihandelsverträge mit Belgien, Italien, Österreich und dem Deutschen Zollverein, Frankreich sogar mit 11 Ländern, so dass insgesamt 13 Länder zu den jeweils günstigsten Bedingungen vertraglich verbunden waren<sup>28</sup>. So etablierte sich in den 1860er Jahren tatsächlich eine Art Freihandelssystem, dessen Ausdehnung an die GATT-Runden nach 1948 erinnert. War ein Land allerdings nicht freiwillig zu einem Freihandelsvertrag bereit, wie im Falle Chinas, dann zö-

<sup>27</sup> A.A. Iliasu, The Cobden-Chevalier Commercial Treaty of 1860. In: The Historical Journal 14.1971,1. S. 67-98.

<sup>28</sup> Charles P. Kindleberger, The Rise of Free Trade in Western Europe, 1820 to 1875. In: Kindleberger 1979. S. 39-65.



gerte Großbritannien nicht, auch militärischen Druck, die sog. Kanonenbootdiplomatie einzusetzen, um zum gewünschten Ergebnis zu kommen. Auch das ist mit Imperialismus des Freihandels gemeint. Japan war ein anderes Beispiel, nur dass hier die USA die „Kanonenboote“ schickten. Eine interessante Fußnote der Geschichte ist, dass 1860, dem Jahr des Freihandelsvertrages mit Frankreich, die Bevölkerung der USA mit 31 Millionen erstmals die Bevölkerung Großbritanniens übertraf. Das Argument der großen Zahl, in diesem Fall der Binnenmarktgröße der USA, die nicht ohne Relevanz für die Außenwirtschaftspolitik ist, machte sich bemerkbar.

Großbritannien war nämlich nicht nur „Werkstatt der Welt“ und Welthandelszentrum, sondern hatte auch Amsterdam als Weltfinanzzentrum abgelöst. Das Pfund Sterling war nach den Napoleonischen Kriegen die internationale Leitwährung wie der US-Dollar nach dem Zweiten Weltkrieg. 1819 ging Großbritannien zum Goldstandard über. Dies beinhaltete die Verpflichtung, britische Banknoten jederzeit in Gold umzutauschen. Das britische Pfund war damit so gut wie Gold wie nach 1945 der US\$ und zwar für alle, auch für Ausländer, wenn sie über Pfund-Noten verfügten. Von 1871-1900 schlossen sich diesem Schritt immer mehr Länder an, so dass neben das Freihandelssystem auch ein Weltwährungssystem trat mit der Bank von England als Schaltzentrale, dem Pfund Sterling als Leitwährung und fixen Wechselkursen gegenüber dem Pfund und untereinander, die über die Goldparität der einzelnen Währungen ermittelt wurden. Dieses hatte bis 1914 Bestand. Es handelt sich um den eindeutigen Fall eines internationalen öffentlichen Gutes, das Großbritannien offerierte. Hier findet sich ein starkes Argument, warum Großbritannien nicht nur Imperium, sondern auch Hegemonialmacht war. Auf dem internationalen Freihandelskongress 1870 wurde sogar eine Zollunion aus Großbritannien, Frankreich,

Belgien, den Niederlanden und dem Deutschen Zollverein diskutiert<sup>29</sup>.

Wie sehr Ricardos Theorie zumindest für Großbritannien zuge-  
troffen hat, unterstreichen die folgenden Daten:

**Tab. 12.6: Britischer Außenhandel 1815-1915**

	Importe	Inländische Exporte	Reexporte <sup>a</sup>
1815	71,3	51,6	16,8
1820	54,2	36,4	10,4
1825	73,6	38,9	8,2
1830	55,9	38,3	5,6
1835	68,0	47,4	9,2
1840	91,2	51,4	10,0
1845	88,4	60,1	9,3
1850	103,0	71,4	12,0
1855	143,5	95,7	21,0
1860	210,5	135,9	28,6
1865	271,1	165,8	53,0
1870	303,3	199,6	44,5
1875	373,9	223,5	58,1
1880	411,2	223,1	63,4
1885	371,0	213,1	58,4
1890	420,7	263,5	64,7
1895	416,7	226,1	59,7
1900	523,1	291,2	63,2
1905	565,0	329,8	77,8
1910	678,3	430,4	103,8
1915	851,9	384,9	99,1

Quelle: Mitchell 1994, S. 451-453.

<sup>a)</sup> Kaffee, Zucker, Tee, Rohbaumwolle, Farbstoffe

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ist trotz Indus-  
trieller Revolution ein allenfalls langsamer Anstieg des bri-  
tischen Exports zu verzeichnen. Im Jahre 1840 stieg dessen

<sup>29</sup> Howe 2002, S. 92.

Wert mit 51,4 Mio. £ auf das gleiche Niveau, das auch schon 1815 nach Überwindung der Handelskrise als Folge des Wirtschaftskriegs mit Frankreich erreicht war. Die Industrialisierung war also zunächst binnenmarktgetrieben. Erst seit 1850 setzte ein dramatischer Wandel ein. 1870 hatte sich mit 200 Mio. £ der britische Export gegenüber 1840 bereits vervierfacht. Danach flachte das Wachstum deutlich ab, war kaum noch eine Zunahme zu verzeichnen. Erst die 10-15 Jahre vor dem Ersten Weltkrieg brachten eine erneute Verdoppelung auf etwa 400 Mio. £ jährlich.

Der Zusammenhang mit der Außenhandelspolitik ist augenscheinlich. 1849 war Großbritannien einseitig zum Freihandel übergegangen und ab 1860 konnten mit wichtigen Partnern Freihandelsabkommen geschlossen werden. Großbritannien profitierte dadurch sicherlich am meisten, doch musste es auch erste Opfer bringen. So erlag z.B. die Seidenindustrie der französischen Konkurrenz. Auch die Leinenindustrie und der Buntmetallbergbau gerieten unter Druck<sup>30</sup>. Der Walker-Tarif in den USA aus dem Jahre 1846, der bis zum Bürgerkrieg gültig war, war das US-amerikanische Gegenstück zur britischen Aufhebung der Kornzölle. Er bediente die Freihandelsinteressen der Südstaaten und der Getreidefarmer des Westens, die ihre Agrarprodukte nach Großbritannien exportieren und im Gegenzug britische Fertigwaren ohne große Zollbelastungen importieren wollten<sup>31</sup>. Bis 1861 praktizierten die USA seitdem 15 Jahre lang eine Politik des Freihandels. De facto waren sie damals Teil des sich formierenden europäischen Freihandelssystems. Der dann ausbrechende Bürgerkrieg war auch ein Konflikt über die Zollpolitik, bei der der Norden protektionistische und der Süden freihändlerische Interessen verfolgte.

---

<sup>30</sup> Hoffmann 1940, S. 188.

<sup>31</sup> Scott C. James/David A. Lake, The Second Face of Hegemony: Britain's Repeal of the Corn Laws and the American Walker Tariff of 1846. In: International Organization 43.1989, 1. S. 1-29.

Nach 1861 wurden die USA protektionistisch und folgten damit nicht dem in Europa hegemonialen Denken, da sie erst am Beginn des industriellen Durchbruchs standen. Die Große Depression seit 1873, in deren Verlauf auch wichtige europäische Länder schrittweise zum Protektionismus zurückkehrten, hatte dämpfende Wirkung auf die britischen Exporte, da sie in den Partnerländern einen Prozess nachholender Industrialisierung begleiteten, der wie in den USA als Importsubstitutionsindustrialisierung bezeichnet werden kann.

Die handelspolitischen Wirkungen waren auf der Importseite noch ausgeprägter. Auch hier sind nach 1850 hohe Zuwächse zu verzeichnen, die sich auch während der Großen Depression fortsetzten, da Großbritannien, wohlgerne als einziges Land, am Freihandel festhielt. Der Verdrängungswettbewerb überseeischer Agrargüter, insbesondere aus den USA, der für die Große Depression in Europa mitverantwortlich war, konnte sich hier besonders drastisch auswirken. Die Folge war ein beschleunigter Niedergang der britischen Landwirtschaft, der offensichtlich bewusst in Kauf genommen wurde, im Sinne der liberalen Theorie als „Marktbereinigung“ sogar positiv bewertet werden konnte, garantierte er doch weiterhin niedrige Nahrungsmittelpreise. Aufgrund des durchgehend hohen außerordentlichen Importwachstums wies paradoxerweise ausgerechnet die erste Industrienation im gesamten 19. Jahrhundert eine negative Handelsbilanz auf. Der Negativsaldo nach 1850 nahm sogar noch zu. Betrug der Importüberschuss zu Beginn des Jahrhunderts etwa ein Drittel des Exports, so belief sich dieser 1915 bereits auf etwa 60 Prozent. Während sich der negative Saldo des Außenhandels bis zum Ersten Weltkrieg noch in Grenzen hielt, nahm er in der Zwischenkriegszeit deutlich zu. Gegenüber einem Minus von 132 Mio £ (1913) wurden in den 1920er/30er Jahren Spitzenwerte von 339 Mio £ (1926 und 1937) erreicht<sup>32</sup>. Auch hier offenbart sich

---

<sup>32</sup> Daten bei Benjamin M. Rowland (Hrsg.), *Balance of Power or Hegemony: The Interwar Monetary System*. New York 1976, S. 190-191.

eine frappierende Parallele zu den USA, deren „decline“ seit den 1970er Jahren auch mit einer wachsenden negativen Handelsbilanz einherging. Zwar war auch im 18. Jahrhundert die britische Handelsbilanz negativ, doch resultierte der alte Negativsaldo aus Kolonialwaren, die in andere europäische Länder oder eigene Kolonien reexportiert wurden. Dem stand der fatale Silberabfluss gegenüber, der letztlich zum Opium-Krieg geführt hatte.

Die britischen Reexporte nahmen zwar im Verlauf des 19. Jahrhunderts weiter zu, doch kann damit nur die Abnahme des Defizits erklärt werden. Die Leistungsbilanz hingegen dürfte dennoch ausgeglichen gewesen sein, weil Großbritannien bis Ende der 1930er Jahre eine hoch positive Dienstleistungsbilanz aufwies, also einen Überschuss bei Fracht, Versicherung, Finanzierung und anderen internationalen Dienstleistungen erzielte, Geschäften, die man den zuvor führenden Niederländern abgerungen hatte. Das macht deutlich, dass seit Mitte des 19. Jahrhunderts die Rolle Großbritanniens, insbesondere Londons, als internationaler Dienstleister eine Bedeutung bekam, die an seine Rolle als Handelsnation heranreichte. Hier offenbart sich ein weiterer Grund, warum es entgegen dem internationalen Trend während der Großen Depression an seiner liberalen Außenwirtschaftspolitik festhielt. Protektionismus hätte zwar der bedrängten Stahlindustrie und dem Schiffsbau nützen können, wäre aber zu Lasten der florierenden Dienstleistungsbranchen gegangen.

**Tab. 12.7: Struktur des britischen Außenhandels 1815-1915**  
in Mio. £

	Nahrungsmittel		Rohstoffe		Fertigwaren	
	Import	Export	Import	Export	Import	Export
1814-16	27,6	5,0	36,4	1,5	0,7	38,0
1824-26	20,6	1,6	35,5	1,0	0,9	32,6
1834-36	20,7	1,6	47,7	2,5	1,9	42,1
1844-46	27,4	1,8	51,0	5,2	3,5	51,4
1854-56	54,5	5,8	89,4	13,6	7,7	83,1
1860	80,9	7,0	114,4	8,6	15,3	120,3
1865	85,1	7,2	159,9	11,0	26,1	147,7
1870	108,6	9,5	156,4	14,7	38,2	175,4
1875	161,2	9,9	163,3	20,9	49,4	192,6
1880	186,4	11,3	166,1	24,3	58,8	187,4
1885	160,4	11,5	151,2	22,7	59,4	178,9
1890	176,2	12,6	174,0	37,4	70,5	213,5
1895	178,4	12,1	158,8	29,6	82,5	184,4
1900	220,0	14,0	172,0	45,0	128,4	228,3
1905	231,3	19,1	187,9	36,7	143,6	268,6
1910	257,7	26,1	261,2	53,3	156,8	342,9
1915	380,9	25,1	286,6	52,4	181,5	292,9

Quelle: Mitchell 1994, S. 456-457.

Noch deutlicher wird die Befolgung der Empfehlungen David Ricardos, wenn man die gütermäßige Zusammensetzung der Import- und Exportwarenkörbe berücksichtigt. Großbritannien exportierte seit der Industriellen Revolution Fertigwaren und importierte Nahrungsmittel und Rohstoffe. Der Importwarenkorb wurde aus der ganzen Welt gefüllt: Baumwolle aus den US-Südstaaten, Wolle aus Australien, Nitrate und Kupfer aus Chile, Guano aus Peru, Wein aus Portugal und den Mittelmeerländern, Weizen aus den USA und Kanada, Rindfleisch aus Argentinien, Hammelfleisch und Milchprodukte aus Neuseeland, Speck, Eier und Butter aus Dänemark, Hafer aus Schweden, Gold und Diamanten aus Südafrika

etc. etc. Ein Teil dieser Importe wurde nicht im Land verbraucht, sondern auf den europäischen Kontinent reexportiert. Das Wachstum des Imports ging dabei seit 1870 vor allen Dingen auf die Nahrungsmittel zurück, während die Rohstoffimporte nur noch wenig zunahmen. Nicht die Londoner Weltausstellung, sondern das Jahr 1870 dürfte deshalb den tatsächlichen Höhepunkt der Industrie- und Welthandelsmacht Großbritannien markiert haben. Die Große Depression versetzte dieser einen ersten Dämpfer. Sie bremste den Export von Fertigwaren, damit das industrielle Wachstum und folglich auch den Import von Rohstoffen, während der Nahrungsmittelimport unvermindert anhielt.

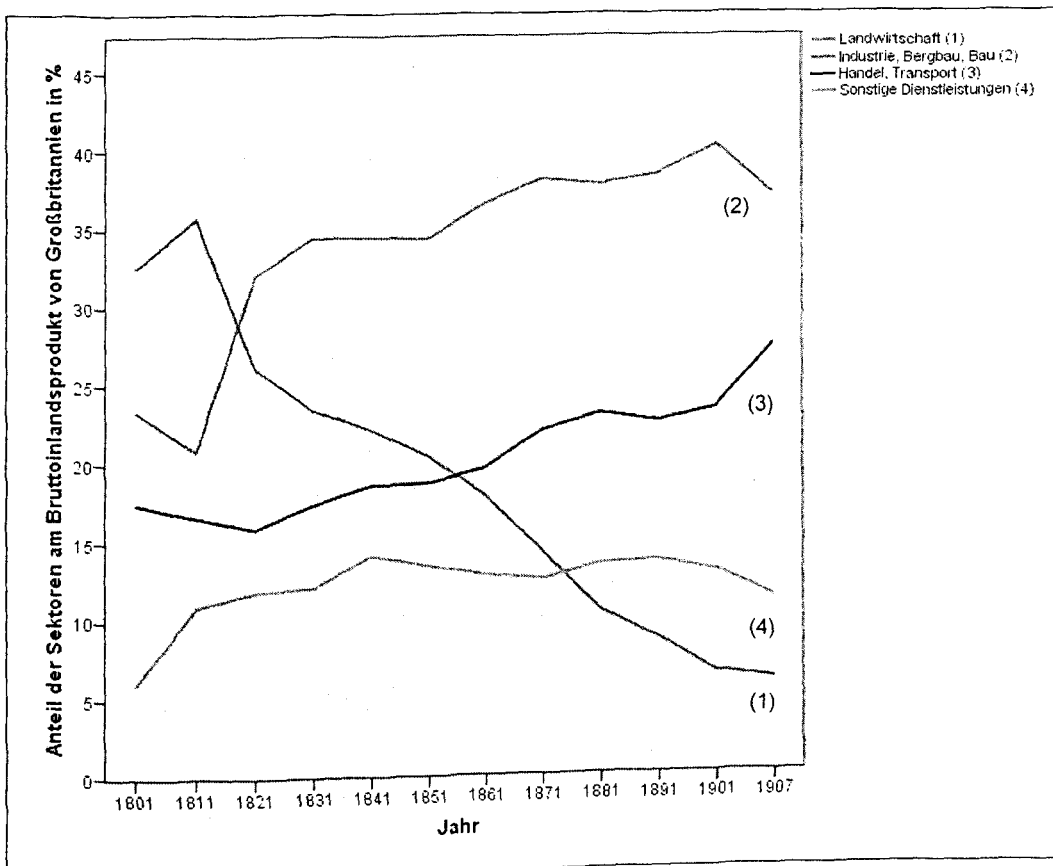
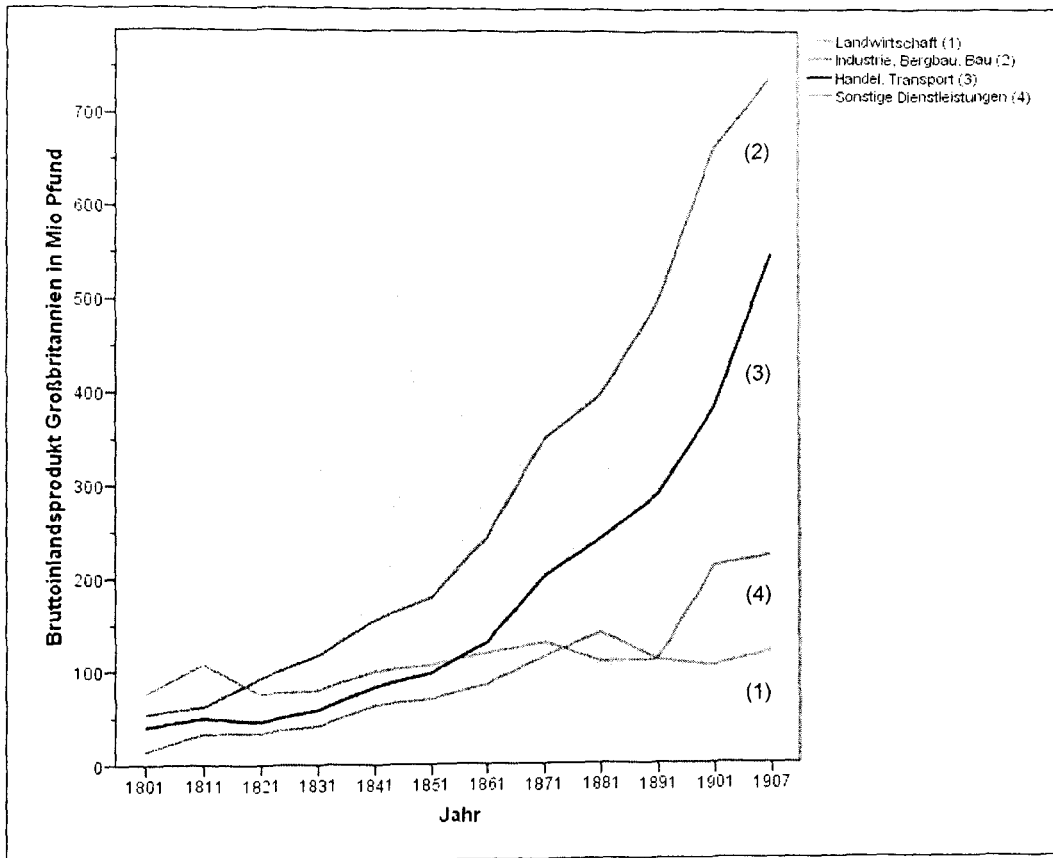
Der einseitige Freihandel nach 1850 hatte zunächst wenig Einfluss auf den Import von Fertigwaren, weil die britische Industrie, wie nicht anders zu erwarten, so wettbewerbsfähig war, dass sie keine ausländische Konkurrenz zu fürchten brauchte. Dies änderte sich seit Mitte der 1880er Jahre, als der Import von Fertigwaren sich bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs verdreifachte, ein deutlicher Hinweis, dass der Industrialisierungsvorsprung abnahm. Betrug das Verhältnis Fertigwarenexport zu Fertigwarenimport zu Beginn des 19. Jhds. noch 30:1, so betrug es Ende des Jahrhunderts nur noch 2:1. In manchen Branchen, so der Stahlindustrie, hatte bereits der Verdrängungswettbewerb zu Lasten Großbritanniens eingesetzt. Wie immer ist die Handelsbilanz ein erster Indikator und fungiert als eine Art Frühwarnsystem für nachlassende Wettbewerbsfähigkeit. Auf das Thema „British decline“ wird im abschließenden Kapitel noch zurückzukommen sein.

Das Zwischenfazit lautet jedenfalls, dass die Liberalisierung des Außenhandels sich für Großbritannien lange Zeit ausgezahlt hat. Eindeutige Gewinner waren die neuen Industrien, allen voran Textil, Eisen, Stahl und Maschinenbau, die neuen Handelsfirmen, Reedereien und der Finanzsektor. Großbritannien hatte sich von einem monostrukturellen Wolltuchexporteur zu einer



Exportnation mit einer diversifizierten Exportpalette gewandelt und war für einige Jahrzehnte tatsächlich zur „Werkstatt der Welt“ geworden. Verlierer waren die Landwirtschaft und die alten Fernhandelskompanien, die unter dem Schutz ihrer Privilegien selber groß geworden waren und England groß gemacht hatten. Dies ist der eigentliche Strukturwandel der britischen Wirtschaft, der sich hinter dem Übergang von der Agrar- zur Industriegesellschaft verbirgt. Dies bedeutete aber auch einen politischen Strukturwandel weg vom Großgrundbesitz und den alten Fernhandelskompanien (eher mit den Torys verbandelt) zu den neuen Industriellen und neuen Außenhändlern, die in der Liberalen Partei ihre Vertreter fanden. Nur so war der wirtschaftspolitische Kurswechsel politisch durchsetzbar.

**Abb. 12.5: Verteilung des britischen Bruttosozialprodukts  
1801-1907**



Quelle: Entwurf nach Daten von Mitchell 1994, S. 822.

Auch wenn die verfügbaren Daten über das Sozialprodukt nicht ganz dem heutigen Verständnis von Primärem, Sekundärem und Tertiärem Sektor entsprechen, so ist der Trend doch eindeutig. Seit etwa 1810 setzte ein sich exponentiell beschleunigendes Wachstum der Industrie ein. Die Folge war, dass etwa um 1820 der Beitrag der Industrie den der Landwirtschaft zum Sozialprodukt überstieg, ein weltweit bis dato einzigartiger Vorgang. Deshalb kann seit den 1820er Jahren für Großbritannien von einer Industriegesellschaft gesprochen werden. Damit drängt sich der Schluss auf, dass der Wirtschaftskrieg mit Frankreich der britischen Industrie nicht nur nicht geschadet hat, sondern im Gegenteil auf dem Höhepunkt des Wirtschaftskrieges der industrielle Durchbruch erzielt wurde. Bis in die 1870er Jahre nahm der industrielle Anteil immer noch weiter bis auf etwa 40 Prozent zu, um dann wieder abzunehmen. Die industrielle Prägung dauerte demnach etwa 70 Jahre. Bereits Ende des 19. Jahrhunderts, wiederum weltweit erstmalig, wechselte das Land in das Stadium der Dienstleistungsgesellschaft. Dies liegt daran, dass Großbritannien immer auch Welthandels- und Weltfinanzzentrum gewesen ist. Die Dienstleistungen vermochten seit den 1820er Jahren wertmäßig die Landwirtschaft zu übertreffen. Der doppelte Transformationsprozess von der Agrar- zur Industrie- und von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft innerhalb eines Jahrhunderts ist sicher durch den konsequenten Wirtschaftsliberalismus forciert worden. Aus der Perspektive eines Stadienmodells à la Fourastié war Großbritannien auch hier der weltweite Vorreiter, aus einer machtpolitischen Perspektive hatte der frühzeitige relative industrielle Niedergang auch Aspekte, die als Beginn des „British decline“ wahrgenommen wurden.

Ein weiterer Preis der liberalen Außenhandelspolitik war fiskalischer Natur. Nach dem Ende der Napoleonischen Kriege konnten die außerordentlichen Militärausgaben (1815 fast 50 Mio. £ für die Armee und 23 Mio. £ für die Marine) wieder auf ein

normales Maß von 10 bzw. 6 Mio. £ jährlich zurückgeführt werden. Dies bedeutete die glatte Halbierung der Staatsausgaben und die Möglichkeit zu Steuersenkungen. 1815 wurde die ungeliebte Einkommenssteuer wieder abgeschafft, die immerhin fast ein Viertel der Staatseinnahmen erbracht hatte, wenn man so will die Friedensdividende, die der wohlhabende Teil der britischen Bevölkerung kassieren konnte. Damit waren die Zolleinnahmen und die Verbrauchssteuern auf Genussmittel, insbesondere auf Kolonialwaren, wieder die wichtigsten Etatposten auf der Einnahmeseite.

**Tab. 12.8: Britischer Staatshaushalt 1815-1915 in Mio. £**

	Einnahmen	darunter Zölle	Verbrauchs- steuern	Einkommens- steuer	Ausgaben	darunter Schulden- dienst	Armee	Marine
1815	77,9	14,8	29,5	14,5	112,9	30,0	49,6	22,8
1820	58,1	13,0	26,5	0,2	57,5	31,1	10,3	6,4
1825	59,7	13,5	28,5	---	55,5	30,2	9,0	6,2
1830	55,3	19,2	21,0	---	53,7	29,1	9,3	5,9
1835	50,4	20,0	16,1	---	48,9	28,5	7,6	4,5
1840	51,8	23,2	14,6	---	53,4	29,6	8,5	5,3
1845	58,2	24,1	14,4	5,3	54,8	30,6	8,1	5,4
1850	57,1	22,3	15,0	5,6	55,5	28,5	8,9	6,2
1855	62,4	21,6	16,9	10,6	69,1	28,0	13,8	13,7
1860	70,1	24,5	20,4	9,6	69,6	28,7	14,1	10,8
1865	68,7	22,6	19,6	8,0	67,1	26,4	15,0	10,9
1870	73,7	21,5	21,8	10,0	67,1	27,1	12,1	9,4
1875	73,6	19,3	27,4	4,3	73,0	27,1	14,0	10,5
1880	73,3	19,3	25,3	9,2	81,5	28,1	15,0	10,2
1885	88,0	20,3	26,6	12,0	88,5	29,0	18,6	11,4
1890	94,6	20,4	27,2	12,8	90,6	24,5	17,4	15,3
1895	101,8	20,4	30,7	15,6	100,9	23,3	17,9	17,5
1900	129,9	24,1	37,3	18,8	143,7	23,2	43,6	26,0
1905	153,2	35,9	36,1	31,3	149,5	24,8	29,2	36,8
1910	131,7	30,3	31,0	13,3	156,9	20,8	27,2	35,8
1915	226,7	38,7	42,3	69,4	559,5	21,7	28,9	51,6

Quelle: Mitchell 1994, S. 581-591.

Der Übergang zum Freihandel seit Mitte des Jahrhunderts ließ naturgemäß das Zollaufkommen erst relativ und in den 1870er Jahren sogar absolut zurückgehen. Gemessen am Importwert hatte die Zollbelastung bis 1840 etwa 40 Prozent betragen, 1860 war sie auf 9 Prozent und 1880 auf lediglich 5 Prozent gefallen. Also musste zur Kompensation 1842 mit der Senkung der Zölle auf Fertigwaren die Einkommenssteuer wieder eingeführt werden, die Ende des Jahrhunderts die gleiche Bedeutung wie die Zölle und Verbrauchssteuern hatte und zu Beginn des Ersten Weltkrieges sogar die wichtigste Einnahmequelle des Staates bildete. Die Kriege mit Frankreich waren nur zu führen gewesen durch die Staatsverschuldung. Der daraus resultierende Schuldendienst war fast bis zum Ende des 19. Jahrhunderts der mit Abstand größte Posten auf der Ausgabenseite und machte in manchen Jahren mehr als 50 Prozent aus. Insofern hatte die Staatskasse lange an den Kosten des Sieges über Frankreich zu tragen. Auch dieser Faktor ist beim Thema „British decline“ zu berücksichtigen, war doch der finanzielle Handlungsspielraum durch diese Altlast wesentlich beeinträchtigt. Auch hier findet sich wieder eine Parallele zum „American decline“.

Auch wenn der Zusammenhang zwischen Industrialisierung, Durchsetzung kapitalistischer Produktionsverhältnisse und Durchsetzung der Freihandelslehre als wirtschaftspolitisches Leitbild plausibel ist, so deutet die eingangs zitierte Kontroverse über den Charakter der britischen Weltpolitik im 19. Jahrhundert darauf hin, dass diese nicht nur vom liberalen und freihändlerischen Geiste geprägt war, sondern auch imperiale Züge hatte. Nur ein Jahr nach James Hargreaves bahnbrechender Erfindung einer mechanischen Spinnmaschine war James Cook mit seiner „Endeavour“ zur ersten Pazifikreise in See gestochen in eine Weltregion, die jahrhundertlang, abgesehen von den spanischen Galeonen auf der Strecke Acapulco-Manila, nur wenig erkundet war. Cook und seine wissenschaftliche Begleitung, darunter Sir Joseph Banks, Präsident der Royal Society und in-

offizieller Wissenschaftsminister, hatten den Auftrag, den Übergang der Venus zu beobachten, neue Nutzpflanzen zu entdecken sowie den sagenhaften Südkontinent zu suchen, über dessen Existenz in London lange mit zahlreichen theoretischen Argumenten debattiert worden war. Damit stieß Großbritannien in eine Region vor, die bislang von Spanien beansprucht wurden. Im Verlauf der Reise entdeckte Cook 1769 Neuseeland und erreichte 1770 die Ostküste Australiens. Der Landungspunkt in der Botany-Bay nahe dem heutigen Sidney wird durch ein Denkmal markiert. Die zweite aufwändigere Reise 1772-1775, misstrauisch von Spanien beäugt, brachte die empirische Falsifizierung der Theorie eines Südkontinents in gemäßigten Breiten des Pazifiks. Stattdessen musste man sich mit Australien zufrieden geben. Die dritte Reise diente der Klärung einer weiteren großen Hoffnung europäischer Entdeckungsfahrten, der sog. Nordwest-Passage, einer Seeverbindung zwischen Europa und Asien auf der theoretisch kürzesten Route durch nordpolare Gewässer. Von der nordatlantischen Seite waren die Expeditionen immer im Eis steckengeblieben. Cook lieferte die Erkenntnis, dass eine solche Nordwest-Passage auch von nordpazifischer Seite nicht zu finden war. Damit blieb es bis zum Bau des Suez-Kanals bei der langen Ostroute um das Kap der Guten Hoffnung oder der noch längeren und gefährlicheren Westroute um Kap Horn nach Asien. Auch Cook hatte wie zuvor Kolumbus nicht den kürzesten Seeweg nach Indien gefunden.

Stattdessen hatte er ein Jahr vor Beginn des Amerikanischen Unabhängigkeitskrieges die Kolonisierung des Pazifiks vorbereitet. Diese hätte auch stattgefunden, wenn es nicht um den Ersatz für die verlorenen Neuengland-Kolonien gegangen wäre. Jedenfalls wurde 1786 der Beschluss gefasst, in Australien eine Sträflingskolonie zu gründen und eine neue Pazifikexpedition zu entsenden, die weitere Nutzpflanzen, so die Brotfrucht, zur Ernährung der Sklaven in Westindien finden sollte. Auch hierfür hatte der Unabhängigkeitskrieg das Motiv geliefert,

war die dortige Sklavenbevölkerung doch bislang von Neuengland aus versorgt worden. Diese Episode bildet den Stoff für die Meuterei auf der Bounty gegen Kapitän Bligh. Wieder ein Jahr später wurden die ersten Sträflinge entsandt und 1788 die Sträflingskolonie New South Wales gegründet. Erst 1793 folgten die ersten freien Siedler. Seit 1797 wurden Merino-Schafe nach Australien transportiert, nachdem man erkannt hatte, dass dessen Süden ideale Bedingungen für die Schafzucht bot. Damit wurde Australien entsprechend der ricardianischen Lehre ein Platz in der internationalen Arbeitsteilung zugewiesen. Die britische Wollindustrie wurde seitdem nicht mehr aus Spanien, das in den französischen Machtbereich gefallen war, sondern aus Australien versorgt - eine Parallele zur Umstellung der britischen Holzversorgung von der Ostsee auf Kanada aufgrund des französischen Vordringens nach Dänemark, Schweden und Preußen.

Auch die Ablösung der Woll- durch die Baumwollindustrie als führende Textilbranche hatte imperiale Konsequenzen. Die EIC ging ihres Geschäfts mit Baumwolltextilien verlustig und suchte im Tee ein Ersatzgeschäft. Weil der Tee zunächst exklusiv aus China stammte, mussten Zwischenstationen auf dem langen Weg nach Kanton, ursprünglich einziger chinesischer Exporthafen, gefunden werden. Eine erste Zwischenstation für den China-Handel war Penang in der Malacca-Straße, das 1786 von den Niederländern zusammen mit der Besetzung der malaiischen Halbinsel erworben worden war.

Damit hatten die Liberalen ein Schlachtfeld gefunden, auf dem ein neuer wirtschaftspolitischer Dogmenstreit ausgefochten wurde<sup>33</sup>. Seit Adam Smith's Hauptwerk (1776) und bis in die 1830er Jahre opponierten die Politischen Ökonomen als Antimerkantilisten gegen das Empire. Der Verlust der amerikanischen

---

<sup>33</sup> Dazu Bernard Semmel, Die „Philosophischen Radikalen“ und die Kolonien. In: Wehler 1970. S. 170-182; Donald Winch, Classical Political Economy and Colonies. London 1965.

Kolonien sollte durch Freihandel kompensiert werden, um sie informell wieder zu integrieren. Smith persönlich befürwortete die Unabhängigkeit Neuenglands<sup>34</sup> und plädierte für einen Handelsvertrag, statt die Navigationsakte auch gegen die USA wirken zu lassen. Auch prominente Vertreter der nächsten Generation wie die Ricardo-Schüler James Mill und McCulloch waren gegen Kolonien - allen voran Jeremy Bentham, der 1792 forderte: „Emancipate Your Colonies“<sup>35</sup>.

Dagegen warben seit den 1830er Jahren andere wie John St. Mill, Robert Torrens und Edward Gibbon Wakefield für die „Kunst der Kolonisierung“. Dessen „Letter from Sydney“ gilt als Manifest einer systematischen Kolonialpolitik, in der er neue Chancen für Investitionen und Beschäftigung witterte. 1832 kam es darüber zur Spaltung der Politischen Ökonomen in Freihändler und Imperialisten. Letztere setzten auf die Kombination von Agrarfreihandel und Kolonialerwerb, um dort die Agrarprodukte für das Mutterland kostengünstig zu produzieren. Dazu bedurfte es einer Auswanderungspolitik, die zugleich die soziale Frage im Mutterland lösen sollte. Wakefield war auch Mitglied der nach Kanada entsandten Durham-Kommission, die 1839 einen Bericht zur Reform der kanadischen Kolonien vorlegte, der für Selbstverwaltung plädierte und zum Muster für die Siedlerkolonien wurde. Die Idee des „Commonwealth“, zwar nicht der Nationen, aber der Assoziation sich selbst verwaltender Kolonien, war hier bereits angelegt. In Australien und Neuseeland, in gewisser Weise auch in Kanada und später in Südafrika, wurde dieses Konzept realisiert.

Das Jahr 1851 löste mit den ersten Goldfunden in Australien eine neue Einwanderungswelle aus. Deshalb muss das Urteil über die britische Politik ambivalent bleiben. Auf der einen Seite wurde ein klares Konzept freihändlerischer Politik verfolgt,

<sup>34</sup> Vgl. dazu seine Korrespondenz mit dem gleichgesinnten David Hume. Siehe dazu Richard Koebner, *Empire*. Cambridge 1961, S. 229 ff.

<sup>35</sup> Der Text wurde erst 1830 veröffentlicht.



um durch einseitige Zollsenkungen oder bilaterale Freihandelsverträge der Logik der komparativen Kostenvorteile freie Bahn zu verschaffen – wenn es sein musste auch mit Gewalt. Auf der anderen Seite wurde die Gründung von Siedlerkolonien wieder aufgenommen, nur dass der pazifische Raum im Verbund mit Kanada an die Stelle der verlorenen Neuengland-Kolonien getreten war. Insofern war die britische Politik liberal und imperial zugleich, wenn auch die Vorstellung, der Ausbau des Empire sei einem großen strategischen Plan gefolgt, irreführend ist. Diesen gab es nur in der Theorie der Politischen Ökonomen der Wakefield-Richtung.

Indien rückte nach dem Verlust der amerikanischen Kolonien ins Zentrum eines anderen Typs von Kolonialpolitik. Mit dem ersten India Act (Commutation Act) von 1784 hatte die britische Regierung begonnen, die Kompetenzen der EIC einzuschränken. In diesem Zusammenhang wurden auch die hohen Teezölle gesenkt, um den Schmuggel zu unterbinden. Die EIC wandte sich seitdem neben dem Handel mit indischen Baumwolltextilien dem Teeimport aus China zu und überflügelte rasch alle europäischen Konkurrenten, die auch in Kanton Faktoreien unterhielten. London wurde zum größten Teemarkt Europas, Kanton ein wichtiger Handelsplatz<sup>36</sup>. Die berühmten 13 ausländischen Faktoreien waren aber nicht ganzjährig in Betrieb, sondern saisonal, wenn das Teegeschäft abgewickelt wurde. Damit wiederholte sich das alte Problem des Silberabflusses, diesmal nach China und nicht nach Indien, zur Begleichung der Teerechnung, da britische Waren in China noch weniger als in Indien abzusetzen waren. Dieses Problem sollte durch den Abschluss eines Handelsvertrages mit China aus der Welt geschafft werden, das man für britische Waren öffnen wollte. Die dafür vorgesehene Cathcard-Mission wurde aber 1788 abgebrochen, weil der Gesandte unterwegs starb. Ein zweiter Versuch, die Macartney-Mission (1792-1794), gelangte zwar bis Peking, wurde auch vom Kaiser empfangen,

<sup>36</sup> Dazu Harlow Bd. 2, 1964, S. 533 ff.

brachte aber kein Ergebnis zustande. Macartney hatte eine große Musterkollektion britischer Industriewaren und wissenschaftlicher Instrumente im Gepäck, um Anreize für ein Handelsabkommen zu bieten<sup>37</sup>. Ziel war die Öffnung eines Hafens in der Nähe von Peking und die Konzession für eine permanente Faktorei. Die Offerte beeindruckte die chinesische Regierung aber kaum, im Gegenteil, die Ausstellungsstücke Macartneys wurden von Kaiser Qianlong als exotische Tributgeschenke betrachtet. Ein klassisches interkulturelles Missverständnis mit fatalen Konsequenzen. Das Ansinnen nach Aufnahme diplomatischer Beziehungen wurde in alter chinesischer Manier grundsätzlich abgelehnt, da man mit Barbaren, die den Kotau zu leisten hatten, keine symmetrischen Beziehungen eingehen konnte. Das ablehnende Schriftstück war schon ausgefertigt, bevor die Verhandlungen überhaupt begonnen hatten. Ein Handelsvertrag wurde mit dem Argument verweigert, dass China schon alles besitze und keinen Bedarf nach den technischen Neuerungen der Briten habe. China verstand sich immer noch wie zu Zeiten der Ming als Imperium und nicht als Mitglied eines Staatensystems. Diese arrogante Kurzsichtigkeit sollte sich 50 Jahre später rächen, da auch die Amherst-Mission des Jahres 1816 erfolglos blieb. Die EIC war weiterhin auf den stark reglementierten Handel via Kanton angewiesen, hatte aber mit dem Opium, das sie in Bengalen anbauen ließ, eine Ware gefunden, die sich sehr wohl in China absetzen ließ, wenn auch illegal auf dem Wege des Schmuggels. Auch so ließ sich der Silberfluss stoppen.

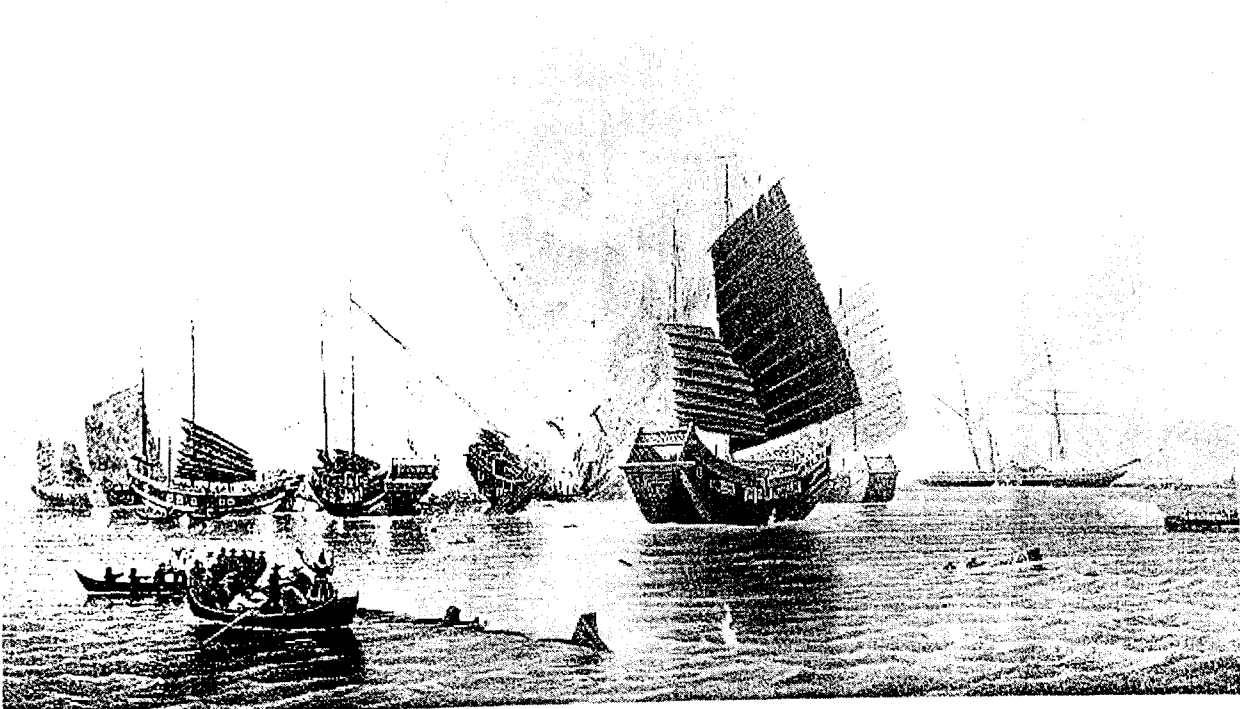
Dennoch lief die Zeit ab für die EIC. Nach der Aufhebung ihres Monopols im China-Handel (1833) traten neue Akteure auf den Plan. Firmen wie Jardine, Matheson & Co., Swire, Butterfield u.a., die künftig das China-Geschäft beherrschen sollten, hat-

---

<sup>37</sup> Aubrey Singer, *The Lion and the Dragon: The Story of the First British Embassy to the Court of the Emperor Qianlong in Peking 1792-1794*. London 1992; Robert A. Bickers (Hrsg.), *Ritual & Diplomacy: The Macartney Mission to China 1792-1794*. London 1993.

ten als Opium-Schmuggler angefangen. Das immer dreistere Auftreten der Schmuggler führte zu chinesischen Reaktionen. 1839 beschlagnahmten die Behörden in Kanton eine große Menge Opium und ließen es öffentlich verbrennen. Dies nahm die britische Regierung zum Anlass für den Ersten Opiumkrieg (1839-1842). Den von Indien entsandten „Kanonenbooten“ hatten die chinesischen Kriegsdjunken wenig entgegenzusetzen.

**Abb. 12.6: Opium-Krieg**



Quelle: Wikimedia Commons.

Ergebnis war der Vertrag von Nanking (1842), der weit über die Forderungen der Macartney-Mission hinausging: Öffnung von zunächst fünf Hafenstädten (neben Kanton u.a. auch Shanghai) für den Außenhandel, extraterritoriale Rechte für Briten in dort zu gründenden Konzessionsgebieten, ein nur noch nomineller Zolltarif und die Abtretung der Insel Hongkong<sup>38</sup>. Da sich in der Folgezeit der China-Handel ganz entgegen dem schon damals weit verbreiteten Mythos vom chinesischen Markt nur schleppend entwickelte, kam es zu immer neuen militärischen Machtdemonstrationen, so dem Zweiten Opiumkrieg (1856-1860), in deren Folge

<sup>38</sup> Vgl. dazu Fairbank 1969.

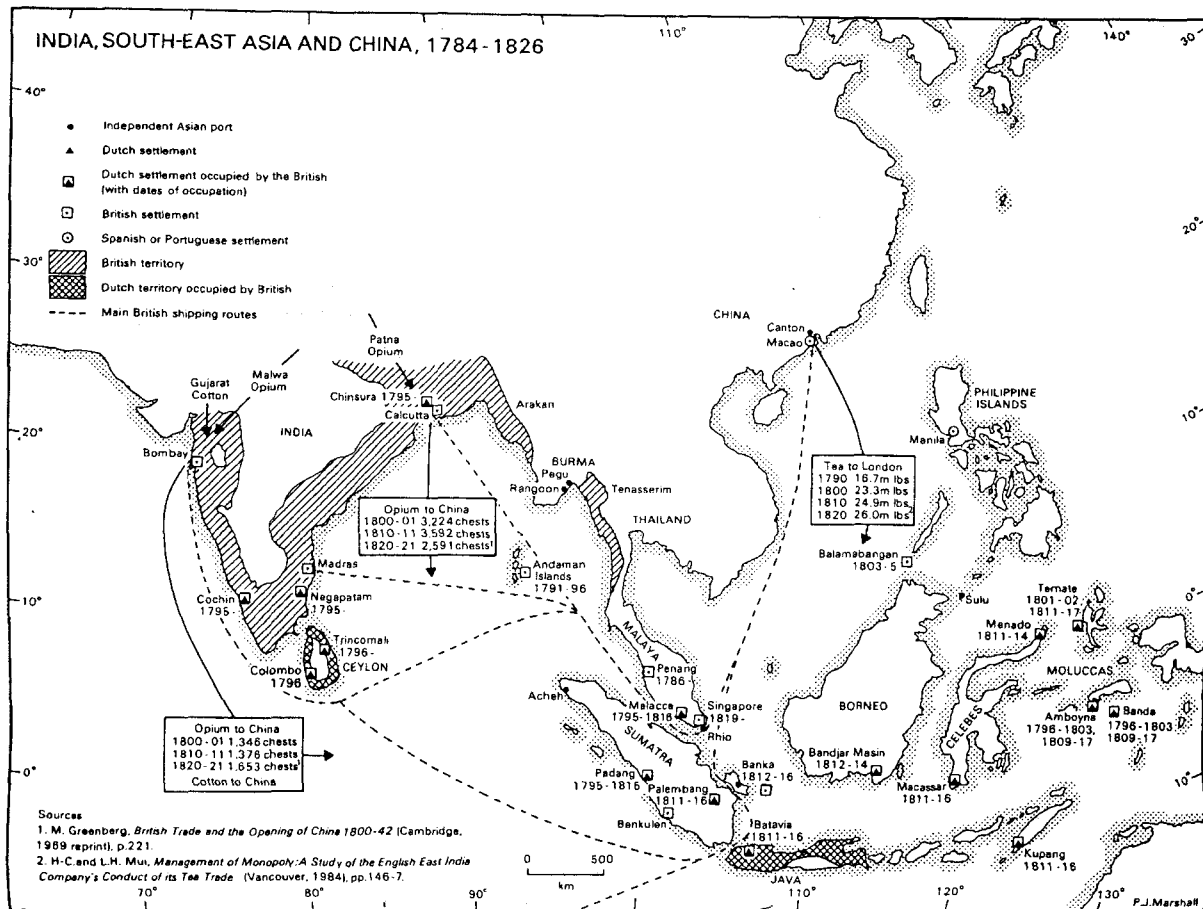
immer neue Hafen- und sogar Inlandsstädte dem Außenhandel geöffnet wurden. Kanonenboote patrouillierten seitdem auch in chinesischen Inlandsgewässern, um den britischen Anspruch durchzusetzen.

Ähnlich erging es Japan 1858, nur dass hier die USA und nicht Großbritannien die Rolle des Türöffners übernommen hatten und dass Japan auf militärischen Widerstand angesichts der Machtdemonstration verzichtete. Immerhin wurden China wie Japan oder Siam (Thailand) auf dem Höhepunkt der Freihandelära nicht förmlich kolonisiert. Man beließ es bei der Einrichtung sog. Hafenkolonien (Treaty Ports)<sup>39</sup>, die es seit der Zeit des portugiesischen Estado da India schon im Becken des Indiks gegeben hatte. Resultat war, dass sich auch mit Fernost ein Dreieckshandel etablierte.

---

<sup>39</sup> Ernst Grünfeld, Hafenkolonien und kolonieähnliche Verhältnisse in China, Japan und Korea. Jena 1913; ferner Basu 1985, Broeze 1989.

**Abb. 12.7: Asiatischer Dreieckshandel Ende des 18./Anfang des 19. Jahrhunderts**



Quelle: Porter 1991, S. 56.

Liverpool als europäischer Endpunkt lieferte Fertigwaren, u.a. Baumwolltextilien, nach Indien. Indien, vor allem Calcutta, lieferte auf der Mittelpassage Opium nach Kanton und später in andere chinesische Hafenstädte. Kanton lieferte Tee nach London. Asiatische Zwischenstation war die malayische Halbinsel, erst Penang (ab 1776), dann Malacca (1795-1816) und seit 1819 Singapur, das von Stamford Raffles gegründet worden war, nachdem er die Insel dem Sultan von Johor abgekauft hatte. Im Zuge der Öffnung Chinas nach 1842 wurde dieser Dreieckshandel schrittweise durch den Direktverkehr ersetzt. China lieferte seitdem neben Tee eine wachsende Zahl agrarischer Produkte und empfing diverse Fertigwaren direkt von Großbritannien.

Derweil ging die territoriale Expansion der EIC in Indien von Bengalen aus weiter. 1838-1841 hatte man im Ersten Afghani-schen Krieg erfolglos eine Stabilisierung an der Nordgrenze zu Zentralasien versucht. Nicht nur die Russen und US-Amerikaner, auch die Briten sind schon im 19. Jahrhundert in Afghanistan gescheitert. 1843 folgte die Annexion von Sind und 1845-1846 der erste Krieg gegen die Sikhs, dem 1848-1849 noch ein zweiter folgte. An dessen Ende wurde auch der Punjab, eine bevorzugte Agrarregion, annektiert.

**Abb. 12.8: Die Ausweitung der britischen Herrschaft in Indien  
1805-1858**



Quelle: Darby/Fullard 1970, S. 268.

Während Großbritannien zusammen mit Frankreich den Zweiten Opiumpkrieg gegen China führte, kam es in Indien mit dem Sepoy-Aufstand (1857-1859) zum ersten großen Rückschlag. Die Sepoys waren indische Hilfstruppen der britischen Armee. Ihr Aufstand richtete sich gegen die britische Modernisierungspolitik, die

die gesellschaftlichen und kulturellen Strukturen des Landes in Frage stellte. Dabei wurden 1857 drei Universitäten gegründet und der Bau eines Eisenbahnnetzes, Postwesens und Telegraphensystems in Angriff genommen - alles das, was Karl Marx die historische Mission genannt hatte, die Großbritannien erfüllen müsse, um die Wurzeln der „asiatischen Despotie“ auszureißen und dem Kapitalismus auch in Indien freie Bahn zu verschaffen<sup>40</sup>. Die Sepoys wollten die EIC-Herrschaft abschütteln und den Mogul-Kaiser wieder inthronisieren, um so die traditionelle Hindu-Gesellschaft zu restaurieren. Der Aufstand scheiterte, weil große Teile der Bevölkerung passiv blieben und weil die Sikhs im Punjab sich sogar offen auf die Seite der Kolonialmacht stellten<sup>41</sup>.

Nach der blutigen Niederschlagung kam es mit dem zweiten India Act (1858) zu einer völligen Neuordnung. Die EIC wurde verstaatlicht. An ihre Stelle trat der „British Raj“, die direkte Herrschaft über Indien. Aus einer privaten Kolonie wurde eine Kolonie der Krone. Der Generalgouverneur hieß seitdem Vizekönig und wurde durch den neugeschaffenen Posten eines Staatssekretärs für Indien von London aus kontrolliert. Die Armee wurde ethnisch umstrukturiert. Das Verhältnis zwischen „Indern“ und Briten betrug seitdem 2:1, in der Problemregion Bengalen sogar 1:1. Diese „Inden“ wurden im während des Sepoy-Aufstands loyal gebliebenen Punjab und in Nepal rekrutiert, waren in Wirklichkeit also Sikhs und Gurkhas, die auch in anderen Teilen des Empire Dienst taten. Prominentes Beispiel ist die Polizei im Konzessionsgebiet von Shanghai. Divide et Impera. Die schweren Waffen blieben den britischen Truppenteilen vorbehalten. Das politische Reformprogramm wurde gestoppt. Stattdessen setzte man auf die Kooperation mit traditionellen

---

<sup>40</sup> Vgl. dazu die Indien-Schriften von Karl Marx, in Shlomo Avineri (Hrsg.), Karl Marx on Colonialism and Modernisation: His Dispatches and Other Writings on China, India, Mexico, the Middle East and North Africa. Garden City, N.Y. 1968.

<sup>41</sup> Vgl. dazu Wolfgang Reinhard, Geschichte der europäischen Expansion. Bd. 3: Die Alte Welt seit 1818. Stuttgart 1988, S. 18.

Führungspersönlichkeiten und Großgrundbesitzern. Auch die „Maharadschas“ durften bleiben. Das Prinzip des „Informal Empire“ galt allerdings nur für die politische Ebene, während die Modernisierung der Infrastruktur, des Bildungswesens, des Rechtswesens und der Verwaltung fortgesetzt wurde. Öffentliche Güter oder Technik der Macht? 1876 wurde Queen Victoria sogar Kaiserin von Indien.

Der zweite Afghanische Krieg (1879-1881) richtete sich gegen die russische Expansion von Norden, die nach 1855 die Gebiete um die Zentren der alten Seidenstrasse wie Taschkent, Samarkand und Buchara dem russischen Imperium einverleibt hatten und den Vormarsch auf die afghanische Grenze in der Folgezeit durch den Eisenbahnbau unterstützten. Nach dem Krieg festigte sich die britisch-russische Demarkationslinie quer durch Asien.

Unter dem Vizekönig George N. Curzon (1899-1905) hatte die britische Herrschaft in Indien ihren Höhepunkt erreicht, wurde eine paternalistische Politik betrieben, die mit der Ideologie des „White mans burden“ gerechtfertigt wurde. Noch 1939 gab es 562 Fürstenstaaten, die zwei Fünftel der Fläche und ein Viertel der Bevölkerung kontrollierten, aber unter britischer Oberhoheit standen. 1912-1931 wurde die neue Hauptstadt New Delhi an Stelle der alten Kaiserstadt in einem klassisch-orientalistischen Hybridstil gebaut. Der Vizekönig wechselte von Calcutta und bezog einen pompösen Palast. Die indischen „Westler“, Früchte des Modernisierungsprozesses, standen dieser Mischung aus direkter Herrschaft über die wirtschaftlichen Kerngebiete wie das Tal und Delta des Ganges und der informellen Herrschaft über die indische Peripherie in latenter Opposition gegenüber und kamen als Partner der Briten nicht mehr in Frage. Hieraus entwickelte sich ein indischer Nationalismus, der aus Indien einen modernen Nationalstaat machen wollte. 1885 tagte erstmals der „National Congress“ in Bombay.



Das Jahr des zweiten India Act war auch für andere asiatische Länder von Bedeutung. Mit Japan wurde ein Freihandelsvertrag geschlossen und in China wurden die 13 Faktoreien in Kanton geschlossen. Damit war das System des staatlich kontrollierten Außenhandels durch das Prinzip des freien Markts ersetzt worden. Der Vertrag von Peking (1860) führte zur weiteren Öffnung und 1861 sogar zur erzwungenen Gründung eines chinesischen Außenministeriums und der Aufnahme diplomatischer Beziehungen. Bis dato war in alter imperialer Manier das „Amt für die Riten“ für die chinesischen Außenbeziehungen zuständig gewesen. Aus Tributbeziehungen waren erstmals diplomatische Beziehungen geworden. Seitdem hatte Großbritannien überall im nichtkolonisierten Asien die Voraussetzung geschaffen, eine hegemoniale Position einzunehmen. Kategorial war es seit 1858 in Asien Empire und Hegemonialmacht (gegenüber China, Japan und Siam) zugleich.

Die Durchsetzung kapitalistischer Produktionsverhältnisse im Zuge der Industriellen Revolution galt nicht nur für Großbritannien, sondern auch für die Kolonien. Daheim betraf das z.B. die Einhegung des Gemeindelandes, in Übersee die Abschaffung der Sklaverei. Die liberalen Ideen hatten seit den 1770er Jahren auch eine politische Bewegung gefördert, die sich gegen die Sklaverei wendete. Ein technischer Meilenstein dahin war 1793 die Einführung der Baumwollentkörnungsmaschine. Eine paradoxe Folge der expandierenden Baumwollindustrie in Lancashire war die Expansion der vorkapitalistischen Sklavenwirtschaft auf den überseeischen Baumwollplantagen. Die Mechanisierung der besonders arbeitsintensiven Entkörnung der Baumwollkapseln milderte diese Paradoxie, da sie Sklavenarbeit „wegrationalisierte“. Der Sklavenaufstand in der französischen Kolonie St. Domingue war ein zweiter Meilenstein mit hoher symbolischer Bedeutung für die anderen Karibikinseln, zumal der französische Versuch zur Niederschlagung des Aufstands (1802-1803) gescheitert war. 1807, während der Wirtschaftskrieg gegen Frank-

reich auf dem europäischen Kontinent eskalierte, folgte das britische Verbot des Sklavenhandels. Ein dritter Meilenstein war die Gründung von Freetown in Sierra Leone (1808), wo freigelassene Sklaven aus Britisch-Westindien angesiedelt wurden. 1822 folgte das benachbarte Liberia, wo ehemalige Sklaven aus den USA eine neue bzw. alte Heimat fanden. Die Sklaverei selber wurde allerdings erst 1833 im gesamten Empire abgeschafft, nachdem es 1831 auf Jamaika nach dem Vorbild Haitis zu einem Sklavenaufstand gekommen war. Konsequenz war, dass die Pflanzungen auf den britischen Karibikinseln unter harten Konkurrenzdruck gerieten, da die übrigen Länder und damit auch deren westindische Kolonien an der Sklaverei festhielten. Hier dürfte einer der Gründe gelegen haben, warum die britische Marine seitdem aktiv den Sklavenhandel auf den Atlantikrouten bekämpfte, um so den Wettbewerbsvorteil der an der Sklaverei festhaltenden Staaten zu reduzieren. Es soll aber nicht verschwiegen werden, dass chinesische Kulis für Ersatz in der Karibik wie in Nordamerika sorgten. Einer der Bestimmungen des Öffnungsvertrages von Nanking (1842) hatte nämlich die Erlaubnis zur Ausreise von Chinesen erzwungen, die seitdem in großem Stil nach Amerika auswanderten. Chinesen stellten nicht nur den obligatorischen Koch beim Bau der transkontinentalen Eisenbahnen in Nordamerika. Nachkommen der chinesischen Kulis gibt es noch heute in der Karibik.

Die eigentümliche Mischung von liberaler Freihandelspolitik, militärischer Öffnung einzelner Länder, Transportrevolution der 1860er bis 1880er Jahre durch die Ersetzung der Segelschiffe durch Dampfschiffe und das gleichzeitige Festhalten an einer imperialen Expansion im Verbund mit Elementen der informellen Herrschaft und der Gründung neuer Siedlerkolonien im pazifischen Raum, die das Prinzip der Selbstverwaltung verfolgten, machten das Zweite Empire zu einem denkbar heterogenen Gebilde. Dessen Entwicklung lässt keinen strategischen Plan, sondern nur die Abfolge von Ad Hoc-Entscheidungen erkennen.

Dies reflektiert auch die einschlägige Literatur der Politischen Ökonomie, deren Spektrum von der radikalen Freihandelslehre über die Anleitung zur Gründung von Siedlerkolonien bis zu wirtschaftlich und/oder geopolitisch motivierter imperialer Politik reicht. Durchgängig erkennbar ist nur ein latenter oder offener Rassismus, der sich im Grad der Autonomie äußerte, die man den einzelnen Teilen des Empire zubilligte.

Während das Erste Empire in seinem Kern in der Ausweitung Englands auf die atlantische Gegenküste bestand, die konsequenterweise Neuengland genannt wurde, wies das Zweite Empire eine ganze Palette von Kolonialtypen auf. Dazu gehörten (1) die Siedlerkolonien mit überwiegend angelsächsischer Bevölkerung in Nordamerika, im Pazifik und in Südafrika. Seit dem Durham-Report über Kanada (1839) wurde in diesen Siedlerkolonien schrittweise das Prinzip der Selbstverwaltung in inneren Angelegenheiten (home rule) verfolgt, das schließlich zu deren völliger Unabhängigkeit führte, auch wenn die Siedlerkolonien noch lange, so im Ersten und Zweiten Weltkrieg, auf freiwilliger Basis die britische Politik durch die Entsendung von Truppenkontingenten mittrugen.

Selbst dieser eindeutige Typ muss differenziert betrachtet werden, weil sowohl Teile Kanadas als auch der Kolonien in Südafrika ursprünglich Kolonien anderer europäischer Mächte (Frankreich bzw. Niederlande) gewesen waren, so dass es dort eine mal latente, mal offene Opposition von Weißen gegen die britische Herrschaft gab. Das Prinzip der Selbstverantwortlichen Regierung konnte von den Franko-Kanadiern oder den Buren auch gegen britische Interessen verwendet werden. Hinzu kam im Süden Afrikas, dass die europäischen Siedler nicht die klare Mehrheit der Bevölkerung stellten, da die einheimische Bevölkerung im Unterschied zu Amerika oder Ozeanien nicht weitgehend ausgerottet worden war. Eine weitere Variante der Siedlerkolonie waren die Spanien abgejagten britischen Kolonien in

der Karibik (Jamaika, Barbados, Trinidad etc.) mit einer dünnen weißen Oberschicht über einer zwangsweise ins Land gebrachten ursprünglich afrikanischen Bevölkerung. Hier war die indianische Bevölkerung schon vor Ankunft der Briten durch die Spanier vollständig ausgerottet worden. Auch wenn es sich um kleine Gebiete handelte, so waren sie wegen des lukrativen Zuckergeschäfts doch lange die „Perlen“ des Empire. Je nach ethnischer Konstellation ergaben sich daraus unterschiedliche Haltungen zum Mutterland. Je dünner die angelsächsische Oberschicht, desto enger die Bindung, je mehr klassische Siedlerkolonie und je weniger Vorgeschichte einer anderen Kolonialmacht, desto größer das Selbstbewusstsein.

Daneben gab es (2) Kolonien, allen voran Indien, in denen eine dünne Schicht aus Kolonialbeamten, Militärs, Kaufleuten und Missionaren über eine weitgehend intakt gebliebene einheimische Gesellschaft herrschte. Dieser Typ hatte in Bengalen seinen Ursprung und war dann auf ganz Indien, auf Ceylon, Burma, die Malayische Halbinsel und später auf eine breite Zone im tropischen und ariden Afrika ausgedehnt worden. Der Unterschied zu den Siedlerkolonien bestand darin, dass die britische Oberschicht, nachdem sie in Indien oder anderswo zu Reichtum gekommen war, ihren Lebensabend auf einem Landsitz im Mutterland verbringen wollte. Da die einheimische Sozialstruktur mit den lokalen Machthabern erhalten blieb, suchten die Briten mit diesen zu kooperieren und, soweit es ging, das Prinzip der indirekten Herrschaft zu verfolgen. Träger der späteren Unabhängigkeitsbewegungen waren hier nicht wie bei Typ 1 weiße Siedler, auch nicht die traditionelle Elite, sondern der modernisierungswillige Teil der einheimischen Elite, der das britische Bildungssystem durchlaufen hatte. Insofern legte die britische Modernisierungspolitik, ob aus wirtschaftlichen oder entwicklungspolitischen Gründen (white mans burden) motiviert, paradoxerweise den Keim zu der späteren Unab-

hängigkeitsbewegung, den ideologischen Führern der „Dritten Welt“.

In Ländern, die sich der Kolonisierung widersetzen konnten wie China, Japan, Siam (Thailand) oder Marokko, die „nur“ im Zuge der erzwungenen Öffnungsverträge kommerziell durchdrungen wurden, kam es zur Gründung von Hafenkolonien wie z.B. Singapur oder Hongkong, Vertragshäfen oder Konzessionsgebieten (3), deren prominenteste Beispiele sich in China finden lassen. In den Konzessionen besaßen die ansässigen Briten exterritoriale Rechte und unterhielten Selbstverwaltungsgremien wie z.B. den Municipale Council von Shanghai und waren auch militärisch präsent. In Shanghai existierte sogar ein „Volunteer Corps“ der dort ansässigen Ausländer. Da man für den Geschäftsverkehr mit den einheimischen Partnern auf Mittelsmänner, sog. Kompradoren, angewiesen war, bildete sich in den Hafenkolonien und Vertragshäfen der Keim einer einheimischen bürgerlichen Elite. Auch wurden diese zu Schaufenstern der westlichen Mächte und Ausgangspunkt einer Gegenmodernisierung. Hier liegt eine Erklärung, warum gerade asiatische Länder heute so erfolgreich sind und dabei sind, das alte Vorbild Großbritannien wirtschaftlich zu überholen.

Die langen Entfernungen zwischen Europa und den überseeischen Territorien hatten es seit Beginn der europäischen Expansion notwendig gemacht, eine Kette von Zwischenstationen zu unterhalten, auf denen die Schiffe versorgt und gewartet werden konnten. Dazu eigneten sich die Inseln im Atlantik, Indik und Pazifik gleichermaßen wie exponierte Küstenorte an der Mündung von Inlandswasserwegen, die als Faktoreien, Forts und Versorgungsstationen dienen konnten. Dies waren Kolonien eines vierten Typs (4). Der Übergang von der Segel- zur Dampfschiffahrt hatte das Problem nicht grundsätzlich aufgehoben, sondern nur anders akzentuiert. Die Dampfschiffahrt verkürzte zwar die Fahrtzeiten auf den langen Routen gewaltig, ein Effekt, der

durch den Bau des Suez-Kanals und des Panama-Kanals auf den ganz langen Strecken noch dramatisch verstärkt wurde. Sie ermöglichte auch eine größere Regelmäßigkeit des Schiffsverkehrs bis hin zu Liniendiensten, ließ erheblich größere Schiffe mit einer vielfachen Ladekapazität zu und sie reduzierte auch den Verlust durch Schiffbruch und Verrottung, in tropischen Gewässern ein besonderes Problem. Der Übergang war aber mit einem gravierenden Nachteil verbunden. Die Antriebskraft für die Segelschiffahrt war der Wind, ein freies Gut, das wehte oder nicht wehte, und verantwortlich dafür war, wie lange eine Seereise dauern konnte. Windunabhängige Dampfschiffe hingegen mussten ihre Energie in Form von Kohlen als privates Gut mitführen. Je größer und schneller das Schiff, desto mehr Kohle wurde benötigt und desto geringer war die Ladekapazität für die zu transportierende Fracht. Damit das Nettoergebnis sich lohnte, musste der Kohlevorrat unterwegs immer wieder erneuert werden. Konsequenz war, dass die alten Werften, auf denen die Segelschiffe überholt wurden, durch Kohlestationen ersetzt wurden, die entlang der Linien der Dampferverbindungen anzulegen waren. Dies galt sowohl für die Handels- wie die Kriegsmarine. Ein Verzeichnis der britischen Admiralität aus dem Jahre 1889 umfasste 157 solcher Kohlestationen mit einer Lagerkapazität von mindestens 500 t<sup>42</sup>.

Für die Kriegsmarine kam ein weiterer Gesichtspunkt hinzu. Im Zeitalter der Galeeren- wie der Segelschiffahrt war die Flotte in Heimathäfen stationiert und wurde jeweils von dort in Marsch gesetzt, um Seeschlachten zu schlagen, auf Kaperfahrt zu gehen, die Silberflotte zu begleiten oder fremde Häfen zu blockieren. In Friedenszeiten war die Zahl der im Dienst befindlichen Schiffe weitaus geringer als in den Arsenalen vorgehalten wurden. Venedig liefert dafür das klassische Beispiel. Im Zeitalter der Dampfschiffahrt war es möglich, dau-

---

<sup>42</sup> Liste bei A.N. Porter (Hrsg.), *Atlas of British Overseas Expansion*. London 1991, S. 145.

erhaft mehrere Flotten zu unterhalten, die in verschiedenen Weltgegenden stationiert waren. So wie heute die sieben Flotten der US-Marine die Weltmeere beherrschen, so war auch die britische Marine seit Mitte des 19. Jahrhunderts auf neun Flotten verteilt, die in den Heimatgewässern, im Mittelmeer, in Nordamerika/Westindien, in Südamerika, am Kap und in Westafrika, in Ostindien, in China, in Australien und im Pazifik stationiert waren.

**Tab.12.9: Regionale Verteilung der britischen Flotte 1848-1898**

Flotte	1848	Zahl der Schiffe 1875	1898
Heimat	28	52	15
Mittelmeer	31	18	38
Nordamerika u. Westindien	10	15	15
Kanadische Seen	3	--	--
Südamerika	14	5	4
Westafrika	27	} 11	20
Kap	10		
Ostindien	} 25	13	10
China		22	27
Australien	--	11	16
Pazifik	12	8	9
gesamt	235	241	287
darunter Linienschiffe	17	20	52
Schlachtschiffe	--	--	
Seeleute	44.000	34.000	97.000

Quelle: Porter 1991, S. 122-123.

Die Stärke der Flotte belief sich 1848 auf 235, 1875 auf 241 und 1898 auf 287 Einheiten, darunter 17 bzw. 20 Linienschiffe und zuletzt 52 Schlachtschiffe. Die quantitative Zunahme der Flotte bei gleichzeitiger regionaler Diversifizierung setzte erst nach 1875 ein und unterstreicht die immer weitergehende Ausdehnung des Empire. Während die Heimatflotte 1875 noch 52 Einheiten umfasste, war sie bis 1898 auf 15 abgesenkt worden, während die Mittelmeerflotte von 18 auf 38, die Kap/Westafrikaflotte von 11 auf 20, die Chinaflotte von 22 auf 27 und die Australienflotte von 11 auf 16 Einheiten aufgestockt worden war. Die anderen Flotten waren unverändert geblieben oder hatten nur geringe Bedeutung wie die in Südamerika und im Pazifik<sup>43</sup>. Aus der regionalen Schwerpunktsetzung wird deutlich, dass die Heimatgewässer als befriedet galten und der asiatische Teil des Empire als besonders gefährdet, während der Rest des alten Empire in Amerika an Bedeutung verloren hatte. Das Zweite Empire war mit einem dichten Netz von Flottenstützpunkten überzogen, die nicht mehr nur die klassische Funktion der Sicherung der Seerouten hatten, sondern auch der Unterstützung der britischen Territorialherrschaft in Übersee dienten. Die Flotte sollte auch vor Ort präsent sein, um abzuschrecken oder rasch intervenieren zu können.

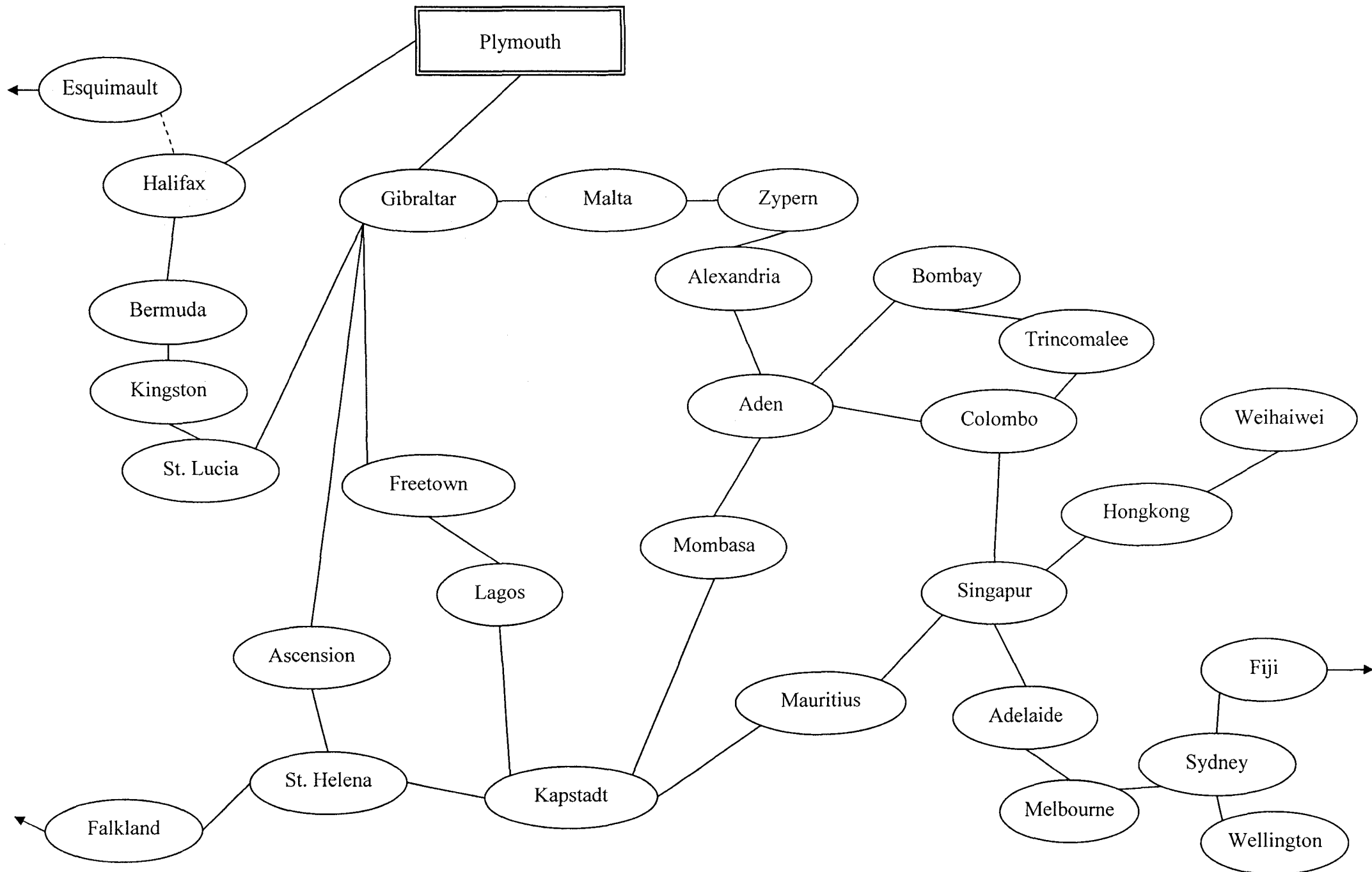
Das System des Zweiten Empire mit seinen kommerziellen, politischen und militärischen Facetten ist grafisch kaum mehr darstellbar, so dass hier nur die Knotenpunkte seiner militärischen Struktur abgebildet werden. Ende des 19. Jahrhunderts hatte es folgendes Aussehen:

---

<sup>43</sup> Porter 1991, S. 122.



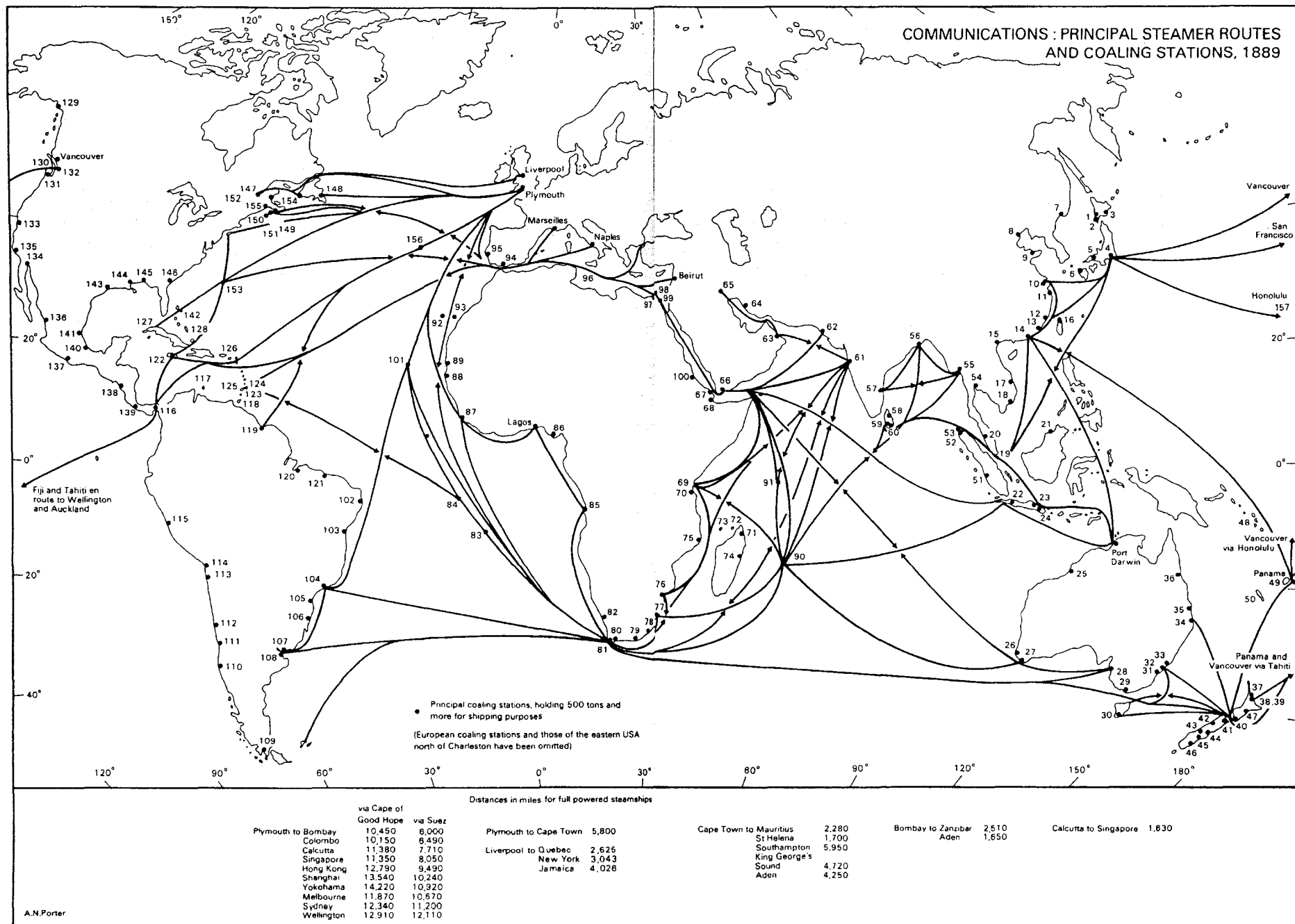
Abb. 12.9: Das britische Weltsystem um 1900 (militärisch)



Die wichtigste Basis der Kriegsmarine war Plymouth, ursprünglich gegründet als Reaktion auf die Flottenkonkurrenz zu Frankreich. Die wichtigste Route des Empire war die Verbindung nach Indien, die seit der Eröffnung des Suez-Kanals durch das Mittelmeer und das Rote Meer verlief. Die Zwischenstationen auf dieser Route waren Gibraltar, Malta, Zypern, Alexandria und Aden. Von dort verlief ein Ast nach Bombay und ein zweiter nach Colombo und Trincomale auf Ceylon. Die ältere Route nach Indien führte um Afrika herum mit den Zwischenstationen Free-town, Lagos, Kapstadt und Mombasa nach Aden. Seit die EIC ihr Geschäft bis China ausgeweitet hatte und seit China für den Außenhandel geöffnet worden war, wurde die Route ab Colombo durch die Straße von Malacca fortgesetzt, wobei erst Penang und seit 1818 Singapur die Zwischenstation stellte. Die Kette wurde fortgesetzt mit Hongkong und zuletzt Weihaiwei als Gegenstück zum deutschen Tsingtau ganz im Nordosten der chinesischen Küste. Mauritius bildete das Zwischenglied zwischen Kapstadt und Singapur auf direktem Weg durch den Indik. Von Singapur zweigte die Route in den Pazifik ab über Adelaide, Melbourne und Sydney, um von dort nach Wellington bzw. Fiji weiterzuführen. In den Pazifik führte aber auch die alte Westroute um Südamerika herum. Diese verlangte die Abzweigung ab Gibraltar via Ascension, St. Helena und die Falklandinseln.

Blieb schließlich der Rest des alten atlantischen Empires in der Karibik mit Santa Lucia, Kingston und Bermuda sowie Halifax als wichtigstem Marinestützpunkt an der kanadischen Ostküste, ehemals die Gegenründung zum französischen Fort Louisbourg. An der kanadischen Westküste, durch eine transkontinentale Eisenbahn mit Halifax verbunden, lag Esquimaux, zugleich das amerikanische Ende der transpazifischen Verbindung ab Fiji. Das Netz der Routen der zivilen Schifffahrt aus dem Jahre 1889 deckt sich dank der zugehörigen Kohlestationen weitgehend mit dem Netz der Marinebasen. Beide Netze sind zugleich gute Indikatoren für den Ende des 19. Jahrhunderts bereits fortgeschrittenen Stand der Globalisierung.

Abb. 12.9: Das britische Weltsystem um 1900 (kommerziell)



Quelle: Porter 1991, S. 146f.

Die Gesamtschau führt zur Frage: Imperium oder Hegemonie? Das Zweite Britische Empire war, wie der Name schon sagt, ein Imperium wie das Erste - nur auf wesentlich erweiterter Basis. In seiner territorialen Ausdehnung dürfte es in der Weltgeschichte nur vom Mongolischen Reich übertroffen worden sein. In der Zahl der Bevölkerung allein schon wegen der Inder, aber auch aufgrund der relativen Wirtschaftsleistung dürfte es in Zukunft unerreicht bleiben. Aber - Großbritannien war über weite Strecken des 19. Jahrhunderts auch Hegemonialmacht in jeder Hinsicht. Im nicht kolonisierten Teil der Welt (z.B. China) oder in vielen ehemaligen Kolonien (Lateinamerika) dominierte es den Außenhandel und nahm über seine Anleihen und Investitionen (z.B. im Eisenbahnbau) Einfluss auf die Binnenwirtschaft der jeweiligen Länder. Darüber hinaus entwickelte es eine bis dato beispiellose Softpower aufgrund seiner zivilisatorischen Ausstrahlungskraft. Man denke nur an die Durchsetzung des Englischen als Weltsprache, die das Französische als Sprache der Diplomatie verdrängte und es schaffte, Portugiesisch als *lingua franca* in Asien zu ersetzen, was das Niederländische nie geschafft hatte. Zu nennen wäre aber auch die Durchsetzung der Herrschaft des Rechts, der Schutz des Eigentums oder der Aufbau einer im Prinzip nicht korrupten Verwaltung in den Kolonien, ganz zu schweigen von britischen Sportarten oder der Prägung des Tagesablaufs durch Five o'Clock-Tea und Sundowner in den Tropen. Auch heute noch wird Cricket überall dort gespielt, wo es britische Kolonialherrschaft gab, erinnern auch heute noch die Uniformen oder die Form des Exerzierens an die britischen Vorbilder, studieren die Söhne (und Töchter) der Oberschicht in Oxford oder Cambridge, werden die Offiziere in der Militärakademie von Sandhurst ausgebildet.

Großbritannien kann trotz des imperialen Status auch deshalb als Hegemonialmacht<sup>44</sup> bezeichnet werden, weil es internationale

---

<sup>44</sup> Graham 1965, S. 112 bezweifelt die These vom benevolenten Hegemon. Großbritannien habe immer nur im eigenen Interesse gehandelt.

öffentliche Güter bereitstellte, an denen viele andere Länder mehr oder weniger kostenlos partizipierten<sup>45</sup>. Dazu gehörte vor allem seine Funktion als Handelsdrehscheibe der Welt. Ein erheblicher Teil der britischen Importe im 18. wie im 19. Jahrhundert wurde reexportiert. Damit versorgte Großbritannien Europa, aber auch andere Teile der Welt mit Genussmitteln wie Zucker, Tabak, Tee, Kaffee und kolonialen Rohstoffen wie Baumwolle, Jute, Wolle oder Farbstoffen, später sogar mit Nahrungsmitteln wie Rindfleisch aus Argentinien oder Getreide aus Kanada, auch wenn die Endabnehmer selber über keine Kolonien verfügten. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts errichtete es ein globales Freihandelssystem, das auf seinem Höhepunkt in den 1860er/1870er Jahren eine vergleichbare Wirkung erzielt haben dürfte wie im 20. Jahrhundert das GATT. Damit wurde Großbritannien auch zu einem weltweiten Entwicklungsmotor, der die internationale Arbeitsteilung forcierte und strukturierte. Nord- und Südamerika, Australien, Skandinavien, Russland, der Balkan und sogar Indien wurden zu Primärgüterexporteuren und erzielten ein hohes Wirtschaftswachstum, weil ihre Produkte erst in Großbritannien und dann im übrigen Westeuropa auf wachsende Nachfrage stießen.

Hinzu kam die Garantie eines internationalen Währungssystems. Der Goldstandard, dem sich viele Länder zwischen 1871 und 1900 anschlossen, hatte zudem die Wirkung eines internationalen Währungssystems, da alle Währungen über ihre Goldparität miteinander verknüpft waren. Bis 1914 kann somit von einem Weltwährungssystem mit dem Pfund Sterling als Leitwährung gesprochen werden<sup>46</sup>. Hinzu kam die Rolle Londons als Weltfinanzzentrum, das für internationale Liquidität sorgte, Staatsanleihen

---

<sup>45</sup> So auch die These des Imperium-Theoretikers Ferguson 2004, S. XXI. Er zählt unter die internationalen Öffentlichen Güter freie Märkte, die Herrschaft des Rechts, den Schutz des Eigentums und eine vergleichsweise korruptionsfreie Regierung. Damit habe das Empire einen Beitrag zum weltweiten Wohlstand geleistet.

<sup>46</sup> Vgl. dazu Robert J.A. Skidelsky, *Retreat from Leadership: The Evolution of British Economic Foreign Policy, 1870-1939*. In: Rowland 1976. S. 147-197.

aus aller Welt bediente und weltweit den Bau von Eisenbahnen, Hafenanlagen und Minen, die Infrastruktur der internationalen Arbeitsteilung, finanzierte.

Seine militärische Macht durch die neun Flotten und die vielen Flottenstützpunkte garantierte in internationalen Gewässern Sicherheit, an der alle seefahrenden Nationen partizipierten. Der Schutz der Ausländer und ihres Eigentums in den vielen Treaty-Ports weltweit war durch die Anwesenheit des britischen Militärs und kaum durch die eher unzureichenden Möglichkeiten kleinerer Länder gewährleistet. Im 19. Jahrhundert wurde das Prinzip „Freiheit der Meere“ erstmals auch im doppelten Sinne durchgesetzt. Sie waren nicht nur für alle nutzbar, sondern dieser Nutzen wurde auch für alle gesichert durch die Präsenz der britischen Flotten. Der Schutz jedes einzelnen Schiffes durch eigene Bewaffnung war hinfällig geworden, die Trennung von Handels- und Kriegsmarine endgültig vollzogen. Die Deklaration von Paris 1856 sicherte den Neutralen nicht nur das Recht des Handels mit Kriegsgegnern, sondern richtete sich auch gegen die Freibeuterei, die damit als legitimes Mittel der Kriegführung abgeschafft war.

Zumindest in den ersten Jahrzehnten nach dem Wiener Kongress war Großbritannien auch Garantiemacht für das Machtgleichgewicht in Europa und im Mittelmeerraum. Dazu diente die Londo-  
ner Konferenz der fünf Großmächte von 1831, die die Existenz Belgiens garantierte, oder die Verhinderung der Eroberung Syriens durch Ägypten 1840. Sogar sozialpolitisch war Großbritannien nicht nur beispielgebend wie bei der Einführung des 10-Stunden-Tages im Jahre 1847, sondern auch durchsetzungsfähig wie bei dem Kampf gegen die Sklaverei. Sogar der Krimkrieg (1852-1853) diente dem Erhalt des Gleichgewichts, verhinderte er doch den Zugriff Russlands auf das Osmanische Reich. Damit befinden wir uns allerdings in einer interpretatorischen Grauzone, denn der Krimkrieg kann gleichermaßen als Zwischenetappe

eines globalen Hegemonialkonflikts der zwei Konzertmächte Großbritannien und Russland interpretiert werden. Beide waren nicht nur europäische Mächte, sondern auch Weltmächte, die im Verlauf des 19. Jahrhunderts in Asien immer wieder aufeinanderstießen. Also spricht vieles für die Berechtigung des Begriffs „Pax Britannica“ in der Ära der Queen Victoria. Und doch ist der Begriff ein reiner Euphemismus, wenn man bedenkt, dass Großbritannien in den 64 Jahren ihrer Regentschaft 72 Feldzüge unternommen hat! Im Unterschied zur „Pax Romana“, mit der die „Pax Britannica“ so gerne verglichen wird, gab es im Britischen Empire anders als im Imperium Romanum kein einheitliches Bürgerrecht. Berücksichtigt werden sollte auch, dass sich im Zenit der britischen Hegemonie als „Free Rider“ der von ihr bereit gestellten öffentlichen Güter neue Herausforderer regten, die die britische Hegemonie in Frage stellten.

## **12.2 Große Depression, Imperialismus und British Decline**

Es gibt verschiedene Indikatoren, anhand derer sich der Höhepunkt des zweiten britischen Machtzyklus bestimmen lässt. Auf der symbolischen Ebene bieten sich an die Londoner Weltausstellung im Crystal Palace 1851 (eher zu früh), der Internationale Freihandelskongress in London 1870, die Krönung von Queen Victoria zur Kaiserin von Indien 1876 oder deren Diamantenes Kronjubiläum und die Imperial Conference 1897 (eher zu spät). Auf der faktischen Ebene markierte die Große Depression der Jahre 1873-1896, die auf den Boom der Gründerjahre nach dem Deutsch-Französischen Krieg von 1870-1871 folgte, die Abkehr vom Freihandel bei den Partnern. Dies war auch die Phase, in der der Industrialisierungsvorsprung gegenüber Deutschland und den USA sich deutlich verringerte mit Konsequenzen für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der britischen Industrie und ihres Außenhandels. Nachdem die Krise überwunden war, setzte sich die Konkurrenz auf militärischem Gebiet fort, wo-

bei der Wettlauf mit Deutschland zum Bau einer Schlachtflotte als besonders bedrohlich empfunden wurde<sup>47</sup>. Konsequenz war die Rückkehr zu einem förmlichen Imperialismus<sup>48</sup>, die hastige Aufteilung der noch nicht kolonisierten Welt unter die Großmächte. Dessen Schauplätze waren Afrika, Zentralasien, China und der Pazifik. Der Burenkrieg in Südafrika war für Großbritannien der Gipfel des Imperialismus und nur noch mit äußerster Kraftanstrengung zu gewinnen. Er zeigte zum ersten Mal die Grenzen der imperialen Machtentfaltung. In den Folgejahren musste Großbritannien in der Flottenpolitik Konzessionen machen gegenüber den USA im Atlantik und gegenüber Japan im Pazifik. Durch eine Politik des *burden sharing* mit den Kolonien wollte es seine Position als führende Macht in der Welt und in Europa gegenüber Russland, Frankreich und Deutschland behaupten. Allerdings gibt es auch Argumente, dass Großbritannien seit der Großen Depression seine Rolle als hegemoniale Strukturierungsmacht noch nicht verloren hatte. So setzte sich das auf dem Goldstandard und dem Pfund als Leitwährung beruhende Währungssystem erst nach 1870 durch und hatte bis zum Ersten Weltkrieg Bestand. Noch 1902 konnte Großbritannien die Zuckerkonvention durchsetzen, die ganz im Interesse der westindischen Zuckerproduzenten den Abbau der Zuckersubventionen vorsah<sup>49</sup>.

Da sich wie in den anderen Fällen eine zeitliche Diskrepanz zwischen wirtschaftlicher und militärischer Machtentfaltung und deren Niedergang konstatieren lässt, entscheide ich mich für einen doppelten Zenit. Wirtschaftlich war dieser zu Beginn der 1870er Jahre erreicht, militärisch erst 30-40 Jahre später. Ähnlich sollte es sich gut 100 Jahre später im Falle der

---

<sup>47</sup> Zu dieser Phase Arthur J. Marder, *The Anatomy of British Sea Power: A History of British Naval Policy in the Pre-dreadnought Era, 1880-1905*. London 1972.

<sup>48</sup> Vgl. dazu Wolfgang J. Mommsen, *Das Zeitalter des Imperialismus*. Frankfurt 1969; ders., *Das Britische Empire. Strukturanalyse eines imperialistischen Herrschaftsverbands*. In: *Historische Zeitschrift* 233.1981. S. 317-361.

<sup>49</sup> Pigman 1997.



USA verhalten. In den 1880er Jahren setzte die Phase des relativen wirtschaftlichen Niedergangs<sup>50</sup> ein, der zunächst von den Zeitgenossen in Großbritannien kaum als solcher erkannt wurde, da ihnen, anders als heute im Hinblick auf die USA, die Daten fehlten, an denen dieser hätte abgelesen werden können. Die ungefähre Bestimmung der wirtschaftlichen Position Großbritanniens gegenüber den Konkurrenten war erst sehr viel später möglich. Nach den Schätzungen von David Landes ging der britische Anteil der Weltindustrieproduktion zwischen 1880 und 1913 von 22,9 auf 13,6 Prozent zurück, während die Anteile der USA von 14,7 auf 32,0 und Deutschlands von 8,5 auf 14,8 Prozent zunahmen<sup>51</sup>. Erst seit 1895 wurde der Deindustrialisierungsprozess wahrgenommen und ein Thema für das britische Kabinett. Seit der Zollreform des Jahres 1903 und der Reorganisation der Flotte 1904/1905 unter Admiral Fisher wurden praktische Konsequenzen gezogen. Sie erlaubten es Großbritannien, den Ersten Weltkrieg im Verbund der Alliierten als Siegermacht zu bestehen. Eine zweite Runde der Decline-Debatte folgte in den 1930er Jahren und eine dritte nach 1945<sup>52</sup>, als das Ende des Empire und der Verlust der industriellen Vormacht nicht mehr zu leugnen waren.

Die Ursachen des relativen Niedergangs erklären in nahezu paradigmatischer Form, warum die Kräfte, die eine Führungsmacht zur Führungsmacht machen, auf den Urheber zurückschlagen, und wieso die Konsequenzen, die sie aus ihrer Führungsposition gezogen hat, die Decline-Problematik verschärfen. Diese Konstel-

---

<sup>50</sup> Aron L. Friedberg, *Britain and the Experience of Relative Decline, 1895-1905*. Princeton 1988; ders., *Britain and the Experience of Relative Decline, 1895-1905*. In: *The Journal of Strategic Studies* 10.1987, Sept. S. 331-362.

<sup>51</sup> Zitiert nach Friedberg 1987, S. 332.

<sup>52</sup> Andrew Gamble, *Britain in Decline: Economic Policy, Political Strategy and the British State*. Houndmills 1994, S. 5.

lation wird in der Literatur als „Hegemons Dilemma“ bezeichnet<sup>53</sup>.

Eine wesentliche Ursache für die Große Depression, von der Westeuropa erfasst wurde, war die bereits in anderem Zusammenhang geschilderte Transportrevolution, die seit 1860 ihren Lauf nahm. 1860 deshalb, weil in diesem Jahr nicht nur der Freihandelsvertrag mit Frankreich geschlossen, sondern auch das erste eiserne Dampfschiff für den Seeverkehr gebaut wurde. Die Innovationen, die zur Transportrevolution geführt hatten, Dampfmaschine, Eisenbahn, Dampfschiffahrt, Puddelverfahren und Bessemer-Birne waren ausschließlich oder maßgeblich in Großbritannien erfolgt. Solange das Land als einziges oder ganz überwiegend in deren Genuss kam, beförderten sie seinen Aufstieg. Seitdem andere daran partizipierten, traten neben die Vorteile auch Nachteile. Auch wenn unter dem Begriff Transportrevolution ein ganzes Bündel von Elementen zu verstehen ist, so sollen doch zwei herausgehoben werden.

Das eine betrifft den Eisenbahnbau in Übersee, insbesondere in den USA, später auch in Kanada, Lateinamerika, Indien, China, Osteuropa und Russland. Die dazu notwendigen Investitionen waren vielfach durch britisches Kapital getätigt worden in der Absicht, auch das Hinterland der genannten Flächenstaaten zu erschließen. Bis dato hatte sich der kommerzielle Verkehr über weite Entfernungen immer auf den Bereich der Luxusgüter und den Kontakt mit Küstenstreifen und Inseln beschränkt. Der Grund lag in den hohen Transportkosten, die sich auf lange Strecken nur rechtfertigen ließen, wenn der spezifische Wert der zu transportierenden Waren hoch war. Die Erschließung des Hinterlandes war nur entlang der schiffbaren Flüsse möglich. Mit der Eisenbahn stand nun erstmals in der Weltgeschichte ein Verkehrsmittel zur Verfügung, das die Erschließung des Hinter-

---

<sup>53</sup> Arthur A. Stein, The Hegemon's Dilemma: Great Britain, the United States, and the International Economic Order. In: International Organization 38.1984,2. S. 355-386.

lands in der Fläche zu Kosten ermöglichte, die den Transport von Gütern mit niedrigem spezifischem Wert, sog. Massenfrachtgüter wie Getreide, Erz, Kohle, Holz und andere Rohstoffe, über weite Entfernungen und sogar aus Übersee zuließ.

Hinzu kam seit 1860 die schrittweise Ersetzung des kleinen, hölzernen, unregelmäßig verkehrenden Segelschiffs durch das große, eiserne, regelmäßig, da windunabhängig, verkehrende Dampfschiff. Dies führte zur Explosion der Transportkapazitäten, der deutlichen Senkung der Frachtkosten und zur drastischen Verkürzung der Fahrtzeiten. Die Eröffnung des Suez-Kanals 1869 reduzierte die Fahrtzeit von London nach Bombay auf vier Wochen. Noch 1830 hatte ein „East India Man“ für die Route um Afrika herum je nach Windverhältnissen fünf bis acht Monate benötigt. Die bereits aus Eisen gebauten Tea-Clipper<sup>54</sup>, in punkto Größe und Schnelligkeit der Höhepunkt der Segelschiffahrt, benötigten in den 1880er Jahren auf der Strecke Kanton-London noch 100-120 Tage. Die Strecke London-Sydney verlangte in den 1840er Jahren eine Fahrtzeit von 4-5 Monaten, in den 1850er Jahren nur noch von zwei Monaten und war 1914 auf 30 Tage geschrumpft. Die Eröffnung des Panama-Kanals ersetzte die lange Reise um Südamerika herum, verband nicht nur die amerikanische Ost- und Westküste, sondern rückte Europa auch auf der Westroute näher an Asien heran – eine späte Erfüllung des Traums des Kolumbus. Hierzu gehörte auch die Erfindung des Gefrierverfahrens, der Bau von Kühlhäusern, Kühlwaggons und Kühlschiffen, die es möglich machten, Frischwaren (Gemüse, Obst, Fleisch, Milchprodukte) über lange Strecken zu transportieren, oder der Ausbau der Häfen und ihre Ausstattung mit neuen Docks und Dampfkränen, die die Umschlagszeit drastisch reduzierten.

Neben diese Revolution trat die Kommunikationsrevolution. Bereits 1856 war das erste Transatlantikkabel, 1879 das Kabel

---

<sup>54</sup> Basil Lubbock, The Colonial Clippers. Glasgow 1975.

nach Kapstadt verlegt worden. Ende des Jahrhunderts waren die wichtigsten Handelsplätze weltweit vernetzt. Damit reduzierten sich die Kommunikationszeiten zwischen der Londoner, Amsterdamer oder Lissaboner Zentrale mit den asiatischen Schauplätzen von anfänglich Jahren und Monaten auf wenige Stunden. Erst seitdem war es möglich, die Informationen nahezu in Echtzeit zu verarbeiten, die nötig waren, damit sich ein wirklicher Weltmarkt konstituierte. Erst jetzt konnten überseeische Produzenten wirklich auf europäische Machtsignale reagieren und umgekehrt. Das Empire wuchs nicht nur politisch und militärisch zusammen, sondern auch als Folge der Revolutionierung der Transport- und Kommunikationstechnik. Eine nie dagewesene Kompression von Raum und Zeit.

Alles das führte zu einem exponentiellen Wachstum des Außenhandels mit Rohstoffen, Nahrungsmitteln und Energieträgern, so dass erst seit den 1880er Jahren von der Etablierung einer wirklich flächendeckenden internationalen Arbeitsteilung gesprochen werden kann<sup>55</sup>. Viele Autoren des Globalisierungsdiskurses setzen deshalb nicht zu Unrecht die eigentliche Herausbildung des Weltmarkts und den Beginn der Globalisierung auf das Vierteljahrhundert vor dem Ersten Weltkrieg<sup>56</sup>. Konsequenz der dramatischen Senkung der Transportkosten, der Erschließung überseeischer Böden und Rohstofflagerstätten war aber nicht nur das angeschwollene Volumen, sondern der dramatische Preisverfall, insbesondere bei Agrargütern, in Europa. Da diese Entwicklung zusammenfiel mit der Ausbreitung des von Großbritannien initiierten Freihandels, stellte sich erst jetzt die Logik der ricardianischen Argumentation mit allen ihren Konsequenzen heraus. Zuvor hatten hohe Transportkosten und hohe Zölle die komparativen Vorteile einzelner Standorte aufgeho-

---

<sup>55</sup> Vgl. Dazu William Woodruff, Die Entstehung einer Internationalen Wirtschaft 1700-1914. In: Cipolla/Borchardt Bd. 4, 1977. S. 435-483.

<sup>56</sup> Kevin H. O'Rourke/Jeffrey G. Williamson, Globalization and History: The Evolution of a Nineteenth-Century Atlantic Economy. Cambridge, Mass. 1999; Paul Hirst/Grahame Thompson, Globalization in Question: The International Economy and the Possibilities of Governance. Cambridge 1999.

ben. Nutznießer waren die überseeischen Produzenten, allen voran die US-amerikanischen Farmer und Rancher, die Schafzüchter in Australien, die Rinderzüchter in Argentinien, aber auch alte Agrarregionen in Europa wie die Ukraine oder Rumänien, ohne dass es dort zu besonderen Produktivitätssteigerungen in der Landwirtschaft gekommen wäre. Nutznießer waren auch die westeuropäischen und gerade die britischen Verbraucher der Rohstoffe und Nahrungsmittel. Nutznießer waren auch die britischen Reedereien, Handelsgesellschaften und Werften, entfielen im 19. Jahrhundert etwa 50 Prozent der Tonnage der westlichen Handelsmarinen auf Großbritannien und wurden zwischen 1875 und 1900 zwei Drittel aller Schiffe auf britischen Werften gebaut<sup>57</sup>. Leidtragende waren die westeuropäischen Landwirtschaften, die einem massiven Verdrängungswettbewerb aus Übersee ausgesetzt wurden. Ähnlich betroffen waren auch alte Bergbauregionen und Eisenhütten wie etwa in Schweden oder den deutschen Mittelgebirgen. Die Reduzierung der Transportkosten führte auch dazu, dass die Standortgebundenheit vieler Industrien durch ihre Abhängigkeit von Wasserkraft, Holzkohle oder Wind aufgehoben wurde. Kohle, Erz, Roheisen, Stahl, Buntmetalle konnten seitdem an beliebigen Standorten verarbeitet werden und über beliebige Entfernungen in allen Verarbeitungsstufen transportiert werden.

Die einzelnen europäischen Länder reagierten ganz unterschiedlich auf die Krise<sup>58</sup>. Großbritannien verhielt sich konsequent ricardianisch, indem es seine Landwirtschaft opferte im Vertrauen auf die industrielle Überlegenheit. Es hielt sogar noch am Freihandel fest, als erste Industriebranchen unter den ausländischen Konkurrenzdruck gerieten. Dänemark verfolgte eine Strategie der Spezialisierung: Preisgabe des Getreideanbaus und stattdessen Import von Futtermitteln und Konzentration auf

---

<sup>57</sup> Woodruff 1977, S. 460.

<sup>58</sup> Charles P. Kindleberger, *Group Behavior and International Trade*. In: Kindleberger 1979. S. 19-38; Menzel 1988 mit Fallstudien zu Schweiz, Dänemark, Schweden und Kanada.

tierische Veredelung (Butter, Eier, Speck) für den Export nach Großbritannien. Die Mehrheit der betroffenen Länder, so Deutschland oder Frankreich, wandten sich früher oder später wieder vom Freihandel ab und kehrten zum Protektionismus zurück, um die Interessen des Großgrundbesitzes wie im Falle der preußischen Junker oder der französischen Kleinbauern zu schützen. In Deutschland erwuchs daraus das „Bündnis aus Roggen und Stahl“ zwischen ostelbischem Großgrundbesitz und rheinisch-westfälischer Schwerindustrie zur Abwehr amerikanischem Weizens und britischen Bessemer-Stahls. Da auch die USA seit dem Bürgerkrieg vom Freihandel zum Protektionismus übergegangen waren, um die Industrialisierung der Nordstaaten gegen die britische Konkurrenz zu unterstützen, sah sich das Freihandelsland Großbritannien von industriellen Nachzüglern umgeben, die bei ihrem Aufholprozess alle auf die Karte des Protektionismus setzten.

Damit befand sich Großbritannien in einer klassischen Dilemma-Situation. Die Alternative lautete: Festhalten am Freihandel oder Rückkehr zum Protektionismus, wie er bis Ende der 1840er Jahre praktiziert worden war. Festhalten am Freihandel und Spezialisierung nach Maßgabe komparativer Vorteile hieß Wohlfahrtsgewinn im Sinne der klassischen Lehre, auch wenn diese Wohlfahrtsgewinne innerhalb der Gesellschaft unterschiedlich verteilt sind. Rückkehr zum Protektionismus hätte Verzicht auf die Wohlfahrtsgewinne der internationalen Arbeitsteilung bedeutet. Der Preis für das Festhalten am Freihandel war allerdings die Aufgabe aller der Branchen, die international nicht mehr wettbewerbsfähig waren, und damit ein Statusverlust. Solange dieser nur die Landwirtschaft betraf, war er zu verkraften. Problematischer wurde die Sache, als auch die ersten Industriebranchen unter Druck der ausländischen Konkurrenz, namentlich Deutschlands<sup>59</sup> und später der USA, gerieten. Ende des

---

<sup>59</sup> Vgl. dazu Charles P. Kindleberger, *Germany's Overtaking to England, 1806 to 1914*. In: Kindleberger 1979. S. 185-236.

19. Jahrhunderts begann Großbritannien wieder Industriewaren zu importieren! Arthur Stein hat die klassische Formulierung des hegemonialen Dilemmas geliefert: „To maximize one's own returns requires a commitment to openness regardless of what others do. To maximize one's relative position, on the other hand, calls for a polity of continued closure irrespective of other's policies.“<sup>60</sup>

Die Anfänge des relativen British Decline Ende des 19. Jahrhunderts sind anhand aggregierter Zahlen über Wirtschaftswachstum, Industriepotential oder Außenhandel empirisch nur schwer nachzuvollziehen, da zwar für Großbritannien die entsprechenden Daten vorliegen, für die britischen Konkurrenten, die als Maßstab heranzuziehen sind, aber nur unvollkommen<sup>61</sup>. Hinzu kommt bei Wertreihen die Umrechnungsproblematik der verschiedenen Landeswährungen. Am ehesten sind deshalb physische Reihen aussagekräftig.

---

<sup>60</sup> Stein 1984, S. 384.

<sup>61</sup> Nützlich sind dafür die Statistischen Handbücher von Mulhall 1892 (etwas zu früh) und Mitchell 1978.

**Tab. 12.10: Steinkohle- und Rohstahlproduktion in  
Großbritannien und Deutschland in 1000 t**

	Großbritannien		Deutschland	
	Steinkohle	Rohstahl	Steinkohle <sup>a</sup>	Stahl
1850	50.200	--	5.100	--
1855	65.487	--	9.900	--
1860	81.327	--	12.348	--
1865	99.726	--	21.795	--
1870	112.203	334	26.398	126
1875	135.445	719	37.436	318
1880	149.327	1.316	46.974	690
1885	161.908	1.917	58.320	1.203
1890	189.528	3.636	70.236	2.135
1895	192.704	3.312	79.167	3.891
1900	228.794	4.980	109.290	6.461
1905	239.918	5.905	121.298	9.669
1910	268.676	6.476	152.828	13.100
1913	292.042	7.787	190.109	17.609

Quelle: Mitchell 1978, S. 184-188, 223-225.

<sup>a)</sup>dazu etwa 50 % Braunkohle

In der Literatur finden sich viele Hinweise, dass die erste industrielle Branche, die unter ausländischen Konkurrenzdruck geriet, die Stahlindustrie war. Das ist insofern plausibel, als dieses Phänomen sich nach dem Zweiten Weltkrieg zwischen Asien und Nordamerika/Westeuropa wiederholte. Für die beiden Kernbranchen der Schwerindustrie (Kohle und Stahl) liegen für den Zeitraum ab 1870 bis zum Ersten Weltkrieg für Großbritannien und Deutschland Vergleichszahlen vor. Sie zeigen, dass Mitte des 19. Jahrhunderts der britische Kohlebergbau etwa die zehnfache Förderung aufwies wie der deutsche. Um die Jahrhundertwende hatte sich diese Relation auf 2:1, 1913 auf 1,5:1 verringert. Berücksichtigt man den deutschen Braunkohlebergbau, der in Großbritannien keine Rolle spielt, dann waren die



britische und die deutsche Kohleförderung am Vorabend des Ersten Weltkriegs auf einem vergleichbaren Niveau.

Bei Rohstahl hatte Großbritannien in den 1870er Jahren noch einen deutlichen Vorsprung. Deshalb hatte die rheinisch-westfälische Schwerindustrie die gleiche Interessenlage wie die ostelbischen Junker. Nach den bahnbrechenden Erfindungen von Henry Cort in der Hochofentechnik war es wieder ein Brite, Henry Bessemer (1813-1898), der 1855 mit seinen Experimenten zur Stahlerzeugung begann und 1860 die nach ihm benannte Bessemer-Birne hatte patentieren lassen, so dass die britische Führungsposition weiter behauptet werden konnte<sup>62</sup>. Auch das mit dem Bessemer-Verfahren seit 1856 rivalisierende Siemens-Martin-Verfahren ging auf die Erfindung eines Briten, Frederick Siemens (1826-1904) zurück, wurde allerdings 1863 von den Brüdern Pierre und Émile Martin in Frankreich weiterentwickelt. Und selbst das dritte Verfahren, nach den Erfindern S.G. Thomas (1850-1885) und Percy Gilchrist (1851-1935) benannt, unterstrich noch die britische Führung in der Hütten-technologie. Da bei dem Gilchrist-Thomas-Verfahren phosphorhaltiges Erz zum Einsatz kam, konnte die Weltstahlproduktion potentiell verdoppelt werden.

Die letztgenannte Erfindung führte allerdings zu einem Vorteil für die unmittelbaren Konkurrenten Belgien, Frankreich, USA und Deutschland, die über entsprechende Vorkommen verfügten. Vor allem die Erzvorkommen in Elsaß-Lothringen, die 1871 nach dem deutsch-französischen Krieg an Deutschland gefallen waren, zählten dazu. Sogar Bismarck, der eigentlich auf die Gebietsabtretungen verzichten wollte, hatte dem Druck der deutschen Schwerindustrie nachgegeben. Ohne zu sehr in die hüttentechnischen Details einzugehen, wird aus den Vergleichszahlen deutlich, dass Großbritannien auf dem Stahlsektor zwischen 1890 und 1895 seine Führungsposition an Deutschland verloren hatte.

---

<sup>62</sup> Derry/Williams 1979, S. 482 ff.

Eine der ersten industriellen Kernbranchen wurde nicht mehr von Großbritannien dominiert. Am Vorabend des Ersten Weltkriegs übertraf die deutsche die britische Stahlproduktion bereits um mehr als das Doppelte. Seit etwa 1900 begann Großbritannien, Stahl, vor allem aus Deutschland, zu importieren.

Damit waren gleich mehrere Aspekte berührt. Seitdem die britische Stahlindustrie die Rolle des technischen Vorreiters verloren hatte und unter den Druck der deutschen Konkurrenz geraten war, wanderte sie als erste ins Lager der Protektionisten. Die Stahlindustrie aber war nicht irgendeine Branche, sondern der schwerindustrielle Leitsektor schlechthin und Lieferant von Vorprodukten für viele andere Branchen. Zu diesen gehörte, hier beginnt die machtpolitische Dimension, auch die Rüstungsindustrie, vor allem seit 1906<sup>63</sup> der Schiffbau. Der wachsende Import von Stahl (1914 bereits 1,6 Mio. t) macht deutlich, dass die Gefahr bestand, in einem militärisch sensiblen Sektor die Selbstversorgungsfähigkeit zu verlieren. Eher ein Sammelindikator ist, dass das deutsche das britische Sozialprodukt unmittelbar vor dem Ersten Weltkrieg übertroffen hatte.

Das britische Dilemma bestand also darin: Wahrnehmung von Wohlfahrtsgewinnen durch Nutzung komparativer Vorteile mit der Konsequenz des rüstungsindustriellen Statusverlusts oder Behauptung des Status mit der Konsequenz von Wohlfahrtseinbußen. Ricardo war es nur darum gegangen, mit Hilfe des Außenhandels die Renten und die Löhne zu drücken, um die Profite anzuheben. Die machtpolitische Dimension hatte der Politische Ökonom noch nicht sehen können.

Hinzu kam ein Faktor, der ein Argument für die konstruktivistische Sicht der Dinge ist. Großbritannien war über Jahrzehnte im Zeichen des Freihandels immer wohlhabender und immer mächtiger geworden. Damit war der Wirtschaftsliberalismus nicht nur bei Ökonomen, sondern auch bei liberalen wie konservativen

---

<sup>63</sup> Hoffmann 1940, S. 188.

Politikern zu einem Dogma geworden. Der Wirtschaftsliberalismus war zum hegemonialen Diskurs geworden, der die öffentliche Meinung so sehr prägte, dass ein Abrücken von diesem Dogma nur schwer möglich schien. Als die innerbritische Debatte über den decline einsetzte, waren die Vertreter der vom Wettbewerbsdruck betroffenen Branchen noch zu schwach, als dass sie einen Meinungswandel hätten herbeiführen können. Auch wenn einige Branchen verlieren mögen, so werde Großbritannien insgesamt doch gewinnen, lautete das Argument der Mehrheitsposition. Die aufgeworfene Problematik verschärfte sich allerdings, als weitere Umstände hinzukamen.

In der Ära des liberalen Premierministers William E. Gladstone (1868-1874) war der Höhepunkt des liberalen Weltwirtschaftsregimes erreicht. Der internationale Freihandelskongress des Jahres 1870, der die Ära des Merkantilismus endgültig beendet zu haben schien, markierte das auch symbolisch. Doch in die Ära Gladstone fiel auch der deutsch-französische Krieg von 1870/1871, der zur Gründung des Deutschen Reiches und zum Aufstieg Deutschlands zur kontinentalen Führungsmacht geführt hatte. Die deutsche Armee und ihre Bewaffnung hatte ihre Überlegenheit, ihre Waffentechnik (Kanonen) und die dieser zugrunde liegenden Rüstungsindustrie (Krupp) eindrucksvoll unter Beweis gestellt. 1872 kündigte Frankreich zudem den Freihandelsvertrag mit Großbritannien und schwenkte ins Lager der Protektionisten. Der konservative Parteiführer Benjamin Disraeli hielt im selben Jahr seine berühmte Chrystal-Palace-Rede, in der er die Freihandelsidee angriff und eine imperialistische Außenpolitik ankündigte, die im liberalen Denken, das auf die kommerzielle Durchdringung setzte, zumindest prinzipiell ausgeschlossen war.

Der Kurswechsel war allerdings erst möglich nach dem Sturz Gladstones (1874), der durch Disraeli ersetzt wurde. Trotz des Festhaltens am Freihandel begann das Empire wieder zu wachsen.

1874 kamen die Goldküste (heute Ghana), Fiji und Malaya hinzu. 1875 erwarb Großbritannien die ägyptischen Suezkanalaktien und sicherte sich damit die Kontrolle über die Wasserstrasse auf dem Weg nach Indien, die eigentlich von den Franzosen gebaut worden war. Ein geostrategischer Schachzug erster Ordnung. Der Berliner Kongress (1878) brachte u.a. eine Neuordnung auf den Balkan zu Lasten der Osmanen. Im gleichen Jahr folgte die Besetzung Zyperns und 1882 wurde Ägypten britisches Protektorat (bis 1914). Das Osmanische Reich zerfiel immer weiter. Großbritannien stieg damit auf der gesamten Route von Gibraltar bis nach Indien zur Territorialmacht auf. Die Berliner Kongo-Konferenz (1884-1885) markierte den Beginn der Aufteilung Afrikas südlich der Sahara, an dessen Ende Großbritannien eine nahezu durchgehende Landverbindung von Kairo bis Kapstadt erreichte. Beinahe wäre der „Traum des Imperialismus“, eine durchgehende Eisenbahnverbindung zustande gekommen<sup>64</sup>. 1885 wurde Burma administrativ mit Indien verschmolzen.

Der Berliner Kongress unter der Ägide Bismarcks, der auch einen Ausgleich zwischen Österreich/Ungarn und Russland herbeiführte, zeigte aber auch, dass mit dem zweiten Deutschen Reich auch eine neue europäische Ordnungsmacht entstanden war, die ohne britische Beteiligung zu agieren vermochte. Außerdem schickte Deutschland sich an, auch die weltpolitische Bühne zu betreten. Mit seinem verspäteten Kolonialismus in Afrika, in China und im Pazifik, aber auch durch seine Kooperation mit dem schwächelnden Osmanischen Reich traf es an vielen Fronten auf britische Interessen. Die von Deutschland gebaute und finanzierte Bagdad-Bahn<sup>65</sup>, die eine Schienenverbindung von Berlin über Istanbul bis nach Bagdad und darüber hinaus bis nach Basra am Persischen Golf anstrebte, musste zu einem ernsthaften Konflikt führen, weil damit eine Landverbindung Richtung Asien

<sup>64</sup> Werner Sölch, Kap-Kairo. Eisenbahnen zwischen Ägypten und Südafrika. Düsseldorf 1985.

<sup>65</sup> Werner Sölch, Expresszüge im Vorderen Orient. Ein Jahrhundert Eisenbahnen unter dem Halbmond. Düsseldorf 1989, S. 30 ff.

in Konkurrenz zum Suez-Kanal hätte entstehen können. Da auch Russland 1891 mit dem Bau der Transsibirischen Eisenbahn begann, sah sich Großbritannien zumindest perspektivisch auch außerhalb von Europa mit zwei kontinentalen Landmächten konfrontiert, die ihre Expansion aufgrund der anderen geopolitischen Ausgangslage nicht nur auf die Flotte, sondern auch auf die Eisenbahn gründeten.

Der durch Großbritannien forcierte Eintritt in das Zeitalter des Hochimperialismus wurde von einem Missionarismus begleitet, der ein britisches Sendungsbewusstsein und Überlegenheitsgefühl gegenüber Nichtweißen zum Ausdruck brachte, der in der Formel vom „White mans burden“ auf den Begriff gebracht wurde. Propagandisten waren Cecil Rhodes, Joseph Chamberlain, Lord Kitchener, Lord Curzon und Lord Milner. Die eigentlichen imperialistischen Propagandisten saßen also nicht in London, sondern eher vor Ort in Südafrika, Indien oder Ägypten. Das Empire wurde umgedeutet in die große Segnung für die beherrschten Völker. Heutet setzt Niall Ferguson diese Tradition fort, wenn er die zivilisatorischen Aspekte des Empire in den Vordergrund stellt<sup>66</sup>. Paradoxerweise ging mit dieser Überlegenheitsrhetorik eine innenpolitische Bewegung einher, die nicht Ausdruck von Stärke, sondern von Schwäche ist, zwar nicht gegenüber Nichtweißen, aber gegenüber den industriellen Nachzögern. 1881 war nämlich die „Fair Trade-League“ gegründet worden, 43 Jahre nach Gründung der „Anti Corn Law-League“, die mit gegensätzlicher Stoßrichtung ihre protektionistischen Forderungen mit dem Begriff des „fairen“ statt des „freien“ Handels bemäntelte. Damit war gemeint, dass Freihandel nur gegenüber solchen Ländern praktiziert werden soll, die selber freihändlerisch ausgerichtet sind, gegenüber protektionistischen Ländern aber Gegenmaßnahmen gerechtfertigt sind.

---

<sup>66</sup> Dies kommt bereits in den Titeln seiner Hauptwerke „Empire: How Britain Made the Modern World“ (Ferguson 2004), aber auch in dem USA-Buch „Das verleugnete Imperium. Chancen und Risiken amerikanischer Macht“ (Ferguson 2004) zum Ausdruck.

Die neue Vereinigung wurde zum Sprachrohr der Revision der Zollgesetze und eröffnete damit die erste Debatte über den British Decline. Dieser sollten bis in die 1960er Jahre noch viele folgen. 1885 wurde Friedrich Lists „Das Nationale System der Politischen Ökonomie“ ins Englische übersetzt, ursprünglich der wirtschaftspolitische Gegenentwurf zur Freihandelslehre der britischen Klassik aus Sicht der industriellen Nachzügler. 1886 erschien der Report „Depression of Trade and Industry“, eine erste Bestandsaufnahme der Wirkung der Großen Depression mit ambivalentem Tenor. Wieder ein Jahr später, 1887, kam es zur ersten Kolonialkonferenz, auf der nach dem Vorbild des von List vorgeschlagenen Deutschen Zollvereins über die Idee eines Zollvereins zwischen Großbritannien und seinen Kolonien diskutiert wurde. Die Wahrnehmung des relativen industriellen Abstiegs im Zeichen einer langanhaltenden Wirtschaftskrise begann Wirkung zu zeigen. An die Stelle des weltweiten Freihandelssystems sollte ein gemeinsamer Markt des Empire mit Zollgrenzen gegenüber Dritten treten. Ein so definiertes neues Empire sollte als Basis dienen, auf der Großbritannien sich dem drohenden Abstieg entgegenstemmen und einen neuen Wiederaufstieg einleiten sollte. Wäre das gelungen, hätte es womöglich einen dritten britischen Machtzyklus gegeben. Damit war auch die Idee aufgeworfen, die Kolonien zu einer Lastenteilung im Verbund mit Großbritannien zu bewegen. Aus dieser Idee resultierte allerdings die gleiche Problematik wie gut 100 Jahre zuvor aus dem Tea Act, der den Widerstand der Neuengland-Kolonien provoziert hatte. Die Unabhängigkeit der amerikanischen Kolonien stand am Ende des ersten, die Unabhängigkeit der übrigen Siedlerkolonien am Ende des zweiten Machtzyklus.

Während man mit Deutschland durch diverse Verträge über die Abgrenzung der Interessen in Afrika zu gütlichen Einigungen gekommen war, wurde die Gegnerschaft zunächst auf Seiten Frankreichs und Russlands gesehen. Hintergrund war als militä-

rische Folge der Transportrevolution die in den 1880er Jahren einsetzende neue Ära im Kriegsschiffbau. Die alte Ära war im Grunde schon Ende des 18. Jahrhunderts an eine Grenze gestoßen, als die im Holzschiffbau maximal möglichen Dimensionen erreicht waren. Eisen und Stahl ersetzten Holz als Baumaterial, Dampfmaschinen und Schiffsschrauben ersetzten Masten und Segel, die Granate die Kanonenkugel. Vor allem die Explosivkraft der Granate, gegen die hölzerne Schiffe schutzlos waren, hatte im Schiffbau die Offensive wieder in Vorteil gebracht. Die Antwort darauf war die immer stärkere Panzerung der Schiffe, so dass diese immer schwerfälliger wurden, was wiederum ihre Offensivkraft schwächte. 1858 waren in Frankreich („La Gloire“) und 1859 in Großbritannien („Warrior“) die ersten gepanzerten Schiffe vom Stapel gelaufen. 1862 hatten im US-Bürgerkrieg gepanzerte Schiffe erstmals ihre Überlegenheit demonstriert. Der neue Rüstungswettlauf war also ein Wettlauf von immer stärker gepanzerten Schiffen gegen Geschütze mit immer größerer Durchschlagskraft. 1876 hatte die Panzerung mit 24 Inch eine Grenze erreicht. Darüber hinaus waren die Schiffe nicht mehr schwimmfähig. Diese Grenze wurde erst ab 1895 durch die Verwendung von gehärtetem Stahl überwunden, eine Technik, die die deutsche Marine dank des Einsatzes von „Kruppstahl“ in Vorteil brachte. Seitdem wurden die Schiffe wieder leichter und damit schneller. Gleichzeitig wurden sie auch größer, um mehr Laderaum für Kohlen zu gewinnen und damit die Reichweite zu steigern. Ab 1880 wurde auch Elektrizität auf Schiffen eingesetzt, die wiederum die Kommunikation der Schiffe untereinander revolutionierte. Das alles zusammen bedeutete, dass nicht mehr nur die bloße Zahl der Einheiten, sondern ihre technische Ausstattung entscheidend wurde<sup>67</sup>.

Um der Revolution im Kriegsschiffbau<sup>68</sup> gerecht zu werden und die alte Führung zu behaupten, verabschiedete das Parlament

<sup>67</sup> Spätestens seitdem wird der Modellschiffe Hegemonialkoeffizient, der nur mit den Stückzahlen der „Hauptkampfschiffe“ operiert, obsolet.

<sup>68</sup> Marder 1972, S. 4 ff.

1889 den „Naval Defense Act“, ein Programm zum Bau von sage und schreibe 70 zusätzlichen Kriegsschiffen (10 Schlachtschiffe, 42 Kreuzer, 18 Torpedoboote)<sup>69</sup>. Ziel war die Erreichung des „Two Power Standards“. Damit war gemeint, dass die britische Marine mindestens so stark sein sollte, dass die beiden nächstgrößten Kriegsflotten zusammen in Schach gehalten werden konnten. Der „Two Power-Standard“ bedeutete strategisch gesehen ein erstes Abrücken vom umfassenderen Konzept des „Command of the Sea“, der implizierte, dass die britische Marine mehr als 50 Prozent der weltweit unterhaltenen Kriegsschiffe aufzubieten habe. Obwohl der „Naval Defense Act“ ein ambitioniertes Programm darstellte, das nach Behauptung der Seehoheit klang, war es faktisch ein Schritt Richtung Defensive.

Ein weiteres Problem resultierte aus der größeren Mobilität der neuen Schiffe. In der Ära der Segelschiffe waren die Routen durch die Hauptwindrichtungen bestimmt. Die Admiralität wusste immer, wo einem Gegner aufzulauern war. Siehe Lord Nelson vor Trafalgar. Die Dampfschiffe machten die Seefahrt unabhängig von den Windrichtungen und die Kontrolle der Meere kaum noch möglich. An die Stelle von „Command of the Sea“ hatte die „Kontrolle der Meerengen“ zu treten, die die Flotten passieren mussten, um aufs offene Meer zu gelangen. Zu den strategisch besonders wichtigen Meerengen gehörten die Dardanellen (gegen Russland) oder der Kanal und der Ausgang der Nordsee bei den Orkneys (gegen Deutschland).

Im Kontext dieses Strategiewechsels ist das 1890 erschienene Buch des amerikanischen Admirals und Seekriegshistorikers Alfred Thayer Mahan „The Influence of Sea Power upon History“<sup>70</sup> zu sehen. Mahan war damals der führende Seemachttheoretiker mit

---

<sup>69</sup> Vgl. dazu Nicholas A.M. Rodger, Die Entwicklung der Vorstellung von Seekriegsstrategie in Großbritannien im 18. und 19. Jahrhundert. In: Duppler 1999. S. 83-103.

<sup>70</sup> Deutsch: Der Einfluss der Seemacht auf die Geschichte, 1660-1812. Hrsg. von Gustav-Adolf Wolter. Herford 1967.



großem Einfluss auf die britische, nach einer informellen Übersetzung auch auf die deutsche, Marinepolitik. Übersetzungen ins Französische, Russische, Italienische, Spanische und sogar Japanische folgten. Mahans durch historische Untersuchungen gestützte Vorstellungen gipfelten darin, dass der Rang einer Weltmacht von der Größe ihrer Flotte abhängt, die in der Lage ist, kriegsentscheidende Seeschlachten zu gewinnen und nicht mehr, wie zuvor Strategie der britischen Admiralität, Häfen zu blockieren. Die Konsequenz war der Akzent auf den Bau großer Schlachtschiffe. Der seitdem einsetzende „Navalismus“ war die Ideologie eines militärischen-industriellen Komplexes aus Kriegsmarine, Werften und Stahlindustrie. Mahans Denken war weltweit hegemonial geworden und wurde 1892 durch das Erscheinen des 2. Bandes „The Influence of Seapower upon the French Revolution and Empire“ noch gesteigert. Die 1895 gegründete „Navy League“ in Großbritannien oder der „Flottenverein“ in Deutschland waren die Propagandisten des Navalismus. Bemerkenswert ist, dass Großbritannien in einer Situation, in der die technologische Führerschaft drohte, verloren zu gehen, seine Anstrengungen nicht auf den zivilen Sektor konzentrierte, um dieser Herausforderung zu begegnen, sondern einseitig auf den militärischen Sektor. Vor die Alternative gestellt, Butter oder Kanonen zu produzieren, entschied man sich für die Kanonen. Das war eine fatale Weichenstellung, die den späteren decline möglicherweise beschleunigte.

Nachdem der nochmals an die Macht zurückgekehrte Gladstone 1893 ein zweites Mal zurückgetreten war, war der Weg frei für das britische Flottenprogramm. Zwischen 1894 und 1907 wurde die Zahl der damaligen Hauptkampfschiffe der „Pre-Dreadnought-Klasse“ von 19 auf 50 Einheiten gesteigert. Frankreich konnte in diesem Rüstungswettlauf nicht mithalten und auch Russland blieb weit hinter den britischen Befürchtungen zurück. Der Russisch-japanische Krieg von 1904/1905 beendete zudem den Traum von der russischen Seemacht, als die russische Ostsee-

Flotte nach einer langen Reise um die Welt bei der japanischen Insel Tsushima versenkt wurde. Auch hier hatte die japanische Flotte an einer strategischen Stelle gewartet, nämlich der Meerenge auf dem Weg zum russischen Pazifikhafen Wladiwostok. Tsushima zeigte aber auch, dass sich in Fernost eine neue Seemacht etabliert hatte, die bereits 1895 ihre Leistungsfähigkeit im Krieg gegen China unter Beweis gestellt hatte. Seit dem Spanisch-amerikanischen Krieg von 1898 wurde erstmals auch die US-Marine als relevanter Faktor wahrgenommen.

Die Definition des „Two Power Standards“ und der daraus abgeleiteten Argumente lautete im Jahre 1901: Ebenbürtigkeit mit den beiden nächstgrößten Flotten. Das hieß Überlegenheit gegenüber Frankreich und Russland, Kontrolle der europäischen Gewässer, Beherrschung der Meere und Sicherheit des Empire<sup>71</sup>. Bis 1898 mag die Fokussierung auf Frankreich angebracht gewesen sein. Seitdem aber nicht mehr nur zwei, sondern mit den USA, Japan und Deutschland gleich fünf Mächte ihre Marine ausbauten, machte die alte Argumentation wenig Sinn, wie die Verteilung der Schlachtschiffe der „Pre-Dreadnought-Klasse“ bis 1906 zeigt.

---

<sup>71</sup> Friedberg 1988, S. 168.

**Tab. 12.11: Verteilung der Schlachtschiffe der  
Pre-Dreadnought-Klasse nach Ländern 1881-1913**

	Großbri- tannien	Frank- reich	Russ- land	Deutsch- land	USA	Japan	Total
1881	8	4	1				13
1882	8	4	1				13
1883	10	5	1				16
1884	10	5	1				16
1885	10	6	1				17
1886	13	7	3				23
1887	16	9	4				29
1888	17	9	4				30
1889	21	9	4				34
1890	22	10	4				36
1891	22	10	4	3			39
1892	23	10	4	4			41
1893	24	10	5	4	3		46
1894	19	10	5	4	3		41
1895	19	9	5	4	3		40
1896	21	10	5	4	3	1	44
1897	24	13	6	4	3	2	52
1898	29	14	6	4	4	3	60
1899	18	8	4	5	4	3	42
1900	22	9	6	5	8	4	54
1901	24	10	6	7	9	5	61
1902	29	10	7	9	9	6	70
1903	32	11	8	12	10	6	79
1904	38	11	10	14	11	6	90
1905	43	11	8	16	12	4	94
1906	45	11	4	18	15	10	103
1907	50	13	4	20	22	11	120
1908	41	9	3	18	20	11	102
1909	43	9	3	20	21	10	106
1910	32	7	3	17	20	8	87
1911	37	7	4	20	20	9	97
1912	41	12	7	19	22	9	110
1913	25	6	2	13	8	4	58

Modelski/Thompson 1988, S. 76.

Der, gemessen an dem, was folgte, noch moderate Rüstungswett-  
lauf mit Frankreich und Russland war aber nicht nur eine Frage  
der Strategie, der Verfügbarkeit von Werftkapazitäten und der  
leistungsfähigen Industrie zur Erzeugung der notwendigen Vor-  
produkte (Stahl), den Großbritannien pikanterweise aus

Deutschland importieren musste<sup>72</sup>, sondern auch eine Frage der Finanzen. Werfen wir noch einen Blick zurück auf die Tabelle über die britischen Staatsfinanzen 1815-1915 (Tab. 12.8). Bis etwa 1895 war es möglich gewesen, einen ausgeglichenen Haushalt zu erzielen, weil die Ausgaben für Heer und Marine nach den Napoleonischen Kriegen dauerhaft zurückgefahren wurden. Seit den 1850er Jahren stiegen die Militärausgaben aber wieder, obwohl mit dem Übergang zum Freihandel das Zollaufkommen als wichtigste Stütze der Staatseinnahmen entfallen war. Dies war möglich, weil die Einkommenssteuer wieder eingeführt worden war. Nach 1895 dramatisierte sich allerdings die Haushaltslage. Angesichts eines Öffentlichen Sektors von etwa 10-11 Prozent am BSP in den 1880er/90er Jahren und etwa 14-15 Prozent in den 1910er Jahren würde man heute von der Unterfinanzierung des Staates sprechen. Eine zweite Debatte drehte sich deshalb um eine angemessene Staatsquote angesichts des wachsenden Wohlstands bei zugleich wachsenden Belastungen für die Staatskasse. Auch hier fehlten damals die Daten, gab es noch keine Vorstellungen über eine mögliche Belastungsgrenze<sup>73</sup>. Deutlich wird aber im Nachhinein der Zusammenhang von wirtschaftlicher Entwicklung und militärischen Lasten. Die große Zeit der britischen Industrie war begleitet von einem eher geringen Rüstungsaufwand, hat also Ressourcen im zivilen Sektor belassen. Der einsetzende industrielle Niedergang war begleitet von wachsendem Rüstungsaufwand und hat damit dem zivilen Sektor Ressourcen entzogen.

Die Phase von 1895-1905 in der Regierungszeit von Premierminister Salisbury war also nicht nur Höhepunkt des imperialen Glanzes, sondern verlangte auch ihren Preis: Die Finanzierung des Burenkriegs (1899-1902) und des beginnenden Wettrüstens mit Deutschland, das durch das Flottenbauprogramm des Admirals Tirpitz 1897 eingeläutet wurde. Insofern argumentiert Mommsen,

---

<sup>72</sup> Dies war eine sicherheitspolitische Konsequenz des Festhaltens am Freihandel.

<sup>73</sup> Friedberg 1987, S. 338 ff.

dass der britische Imperialismus eher Reaktion auf die Expansion der anderen Mächte und der imperialistischen Aktivisten vor Ort war, damit eher der Bewahrung und Konsolidierung als der Ausweitung des Empire diene<sup>74</sup>.

Der Burenkrieg hatte eine lange Vorgeschichte und wurzelte in dem Umstand, dass die Kapkolonie eine niederländische Gründung war und erst 1795 britisch wurde. Die Buren (Bauern) hatten 1836-1846 im großen Treck nach Norden das Kap verlassen und mit dem Oranje-Freistaat und Transvaal neue Kolonien gegründet. Erst 1881 hatte Großbritannien die Unabhängigkeit der Burenstaaten anerkannt. Die Diamantenfunde in Kimberley 1867 und die Goldfunde in Johannesburg (Transvaal) 1886 lieferten den Buren neue Ressourcen, führten aber auch zu einer Einwanderungswelle nichtburischer Bevölkerung und einem neuen britischen Interesse. Dieses wurde von Cecil Rhodes, dem Gouverneur Südafrikas, nach dem später Rhodesien benannt wurde, aufgegriffen und propagandistisch aufgeladen. Der Konflikt zwischen Buren und Briten wurde aufgeheizt durch das Telegramm des deutschen Kaisers an den Burenführer Krueger (1896), in dem dieser eine Unterstützung der „niederländischen Verwandten“ in Aussicht stellte. Schiffe nach Afrika war eines der Motive der deutschen Flottenrüstung.

Die Eskalation des Konflikts in Südafrika erfolgte zu einem Zeitpunkt, als die weltpolitischen Gewichte sich verschoben, da nicht nur Großbritannien, sondern auch die USA, Japan, Russland, Frankreich, Deutschland und sogar Italien mit unterschiedlichem Erfolg expansiv wurden<sup>75</sup>. 1894/1895 hatte Japan im Chinesisch-japanischen Krieg den ersten Schritt zur Errichtung eines verspäteten japanischen Kolonialreichs getan, der 1904/1905 mit dem Sieg über Russland konsolidiert wurde. Dessen Früchte konnte nur durch eine konzertierte Aktion der eu-

---

<sup>74</sup> Mommsen 1981.

<sup>75</sup> Vgl. dazu Wolfgang J. Mommsen, Das Zeitalter des Imperialismus. Frankfurt 1969.

ropäischen Mächte in Maßen gehalten werden. In der Westlichen Hemisphäre waren die USA 1898 nach dem Krieg mit Spanien zur Kolonialmacht aufgestiegen, die ihre Position in der Karibik und sogar in Asien (Philippinen) deutlich stärken konnten. Italien hatte sich in Abessinien (1896) eine blutige Niederlage eingehandelt, so dass dessen koloniale Expansion auf die adriatische (Albanien) und nordafrikanische Gegenküste (Libyen) beschränkt blieb. Frankreich war in Fashoda (1898) auf britischen Widerstand gestoßen mit der Konsequenz, die Wasserscheide zwischen Nil und Kongo als britisch-französische Grenze in Afrika zu vereinbaren. Westafrika wurde eher französisch und Ostafrika eher britisch - allerdings mit beträchtlichen deutschen und belgischen (Kongo-Becken) Einsprengseln.

Großbritannien selber hatte 1896 mit der Gründung des Federated Malay State die komplette Kontrolle über die Malayische Halbinsel gewonnen und damit eine durchgehende Landverbindung von der afghanischen Grenze bis Singapur geschaffen. Das Bindeglied Burma war 1883 hinzugefügt worden und 1885 administrativ Indien einverleibt worden. Das Konstrukt „Indien“ nahm immer phantastischere Ausmaße an. Ägypten und damit der Suezkanal wurde 1882 britisches Protektorat. In der blutigen Schlacht bei Omdurman 1898 war der Aufstand des Mahdi im benachbarten Sudan niedergeschlagen worden, so dass Großbritannien auch in Afrika eine nahezu durchgehende territoriale Landverbindung vom Kap bis Kairo besaß. Zehn Jahre nach dem Baubeginn der Transsibirischen Eisenbahn begann Russland mit dem Bau der Eisenbahn Orenburg-Taschkent, mit der seine zentralasiatischen Gebiete erschlossen werden sollten. Diese Bahn nahm Großbritannien als Vorbereitung eines künftigen Angriffs auf Indien wahr. Jedenfalls festigte sich die informelle Demarkationslinie zwischen Russland und Großbritannien quer durch Asien, bei der die Seemacht Großbritannien auf ihre Flotte und asiatischen Stützpunkte setzte und die Landmacht Russland auf die Eisenbahn und die Armee.

Großbritannien musste sich trotz des beträchtlichen Gebietszuwachses in der hochimperialistischen Phase mit einer komplexen Problemkonstellation auseinandersetzen. Das immer weiter anschwellende Empire verschlang immer größere Ressourcen, um beherrscht zu werden. Gleichzeitig schmolz die britische Position, weil die Konkurrenten nicht nur industriell aufholten, sondern auch in eine imperiale Konkurrenz eintraten. Und schließlich waren die Einnahmen der Staatsklasse immer weniger in der Lage, die militärischen Ausgaben zu decken. Damit kam es an der Heimatfront zum Konflikt zwischen den Finanzpolitikern, die auf einen ausgeglichenen Haushalt drängten, und den Sicherheitspolitikern, die weitere Rüstungsprogramme verlangten. Damit stellte sich die ungeliebte Alternative Steuererhöhungen vs. Ausgabenkürzungen mit der Konsequenz von mehr oder weniger Sicherheit - eine weitere klassische Dilemma-Situation.

Die Lage spitzte sich zu durch die Entwicklung in Südafrika. Die Ostafrika-Kompanie hatte 1888 mit der Inbesitznahme von Uganda und Südrhodesien (Zimbabwe) und die Südafrika-Kompanie von Cecil Rhodes 1889 mit der Inbesitznahme von Nordrhodesien (Sambia) einen neuerlichen britischen Machtzuwachs im Süden des Kontinents erreicht. Bereits 1884 war Botswana an Großbritannien und Südwestafrika (Namibia) an Deutschland gefallen. 1886 wurde mit Deutschland der Vertrag über Deutsch-Ostafrika (Tansania) geschlossen, während Kenia britisch wurde. Damit war ganz Süd- und Ostafrika innerhalb weniger Jahre zwischen Großbritannien und Deutschland aufgeteilt worden mit den „unabhängigen“ Burenstaaten in der Mitte, die damit zum Zankapfel deutscher und britischer Ambitionen im Süden von Afrika wurden.

Der Konflikt über die Frage, ob diese Kolonien unter britischer oder niederländischer (burerischer) Führung vereinigt würden, führte 1899-1902 zum „Burenkrieg“, der von Großbritannien

nur unter hohem Einsatz gewonnen werden konnte. Seine Kosten waren so enorm, dass es 1901-1904 zur ersten Krise des Staatshaushalts kam (vgl. Tab. 12.8). Es blieb keine Wahl, als das Defizit über Steuererhöhungen und neue Staatsschulden zu finanzieren. Den britischen Politikern wurde klar, dass das Empire an die Grenze der finanziellen Belastung gestoßen war.

John A. Hobson, der am Burenkrieg als Zeitungskorrespondent teilgenommen hatte, veröffentlichte 1902 sein Buch „Imperialism“, das die Gattung der imperialismustheoretischen Literatur begründete<sup>76</sup>. Darin stellte er die Frage, warum Großbritannien diesen großen Aufwand im Burenkrieg betrieben hat. Seine Antwort lautete: Das Zeitalter des Freihandels ist vorbei, die britische Industrie sucht nach neuen Anlagemöglichkeiten und will das überschüssige Kapital im Ausland anlegen. Der Staat interveniert militärisch, um diese Anlagemöglichkeiten zu sichern. Ob diese Argumentation tatsächlich einer empirischen Überprüfung standhält, ist fraglich<sup>77</sup>. Der koloniale Zuwachs im Zeitalter des Imperialismus war zwar beträchtlich, aber von geringem Wert für die imperialistischen Mächte, da die damals wirtschaftlich interessanten Gebiete schon lange zuvor kolonisiert worden waren. Eine volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Bilanz wäre sicher negativ ausgefallen, auch wenn sich das koloniale Engagement für einzelne Firmen durchaus gelohnt hat. Der potentielle Reichtum Afrikas wurde erst viel später erschlossen, als die Unabhängigkeit schon lange vollzogen war. Nach dem Burenkrieg begann die Reform des Empire in Richtung Commonwealth, dessen Mitglieder die Selbstverwaltung erhalten sollten. Ab 1902 fühlten sich die weißen Siedlerkolonien selbständig. 1909 kam es zum „Act of Union“ der südafrikanischen Kolonien unter Einschluss der Burenrepubliken, um deren Integration nach der blutigen Niederlage im Burenkrieg zu errei-

<sup>76</sup> Deutsch: Der Imperialismus. Köln 1968.

<sup>77</sup> Mommsen 1981, S. 327 liefert Zahlen, die die wirtschaftliche Bedeutung der neuen Bestandteile des Empire als sehr gering erscheinen lassen.



chen. Nochmals hatte das Imperium sich durchgesetzt - wenn auch zu einem hohen Preis.

Bedrohlich wurde die Konstellation für Großbritannien insofern, weil mit Deutschland ein imperialistischer Rivale auftrat, der, anders als Russland, Großbritannien auch als Seemacht herausforderte<sup>78</sup>. Kurz vor Ausbruch des Burenkriegs war das Programm zum Bau einer deutschen Schlachtflotte gestartet worden<sup>79</sup>. Der Akzent der neuen Runde im Wettrüsten lag letztendlich auf dem Bau von Schlachtschiffen, in Großbritannien als „Dreadnought-Klasse“ bezeichnet. Dabei wurde gehärteter Stahl für die Schiffspanzerung verwendet, eine Technologie, in der Deutschland die Führungsposition eingenommen hatte. Der britische Kompetenzverlust in der Stahlindustrie zeigte militärische Wirkung. Strategisch von Bedeutung war die Eröffnung des Nordostseekanals im gleichen Jahr, da sie die aus dem Fall Frankreich bekannte Zwei-Küsten/Zwei-Flottenproblematik entschärfte. Die deutsche Ost- und Nordseeflotte konnte seitdem vereinigt werden, ohne dass die leicht zu blockierende Passage durch den Sund benötigt wurde. Aber auch die Briten hatten das Problem der zwei Flotten - eine im Kanal zur Sicherung des Mutterlands und zur Abwehr Deutschlands, eine zweite im Mittelmeer zur Sicherung des Seewegs nach Indien und gegen Russland und Frankreich gerichtet. Die Mittelmeer-Schule war in der Mehrheit, solange Deutschland noch nicht als ernsthafter maritimer Konkurrent wahrgenommen wurde. Es gab sogar noch eine dritte Lehrmeinung, die den Rückzug aus dem Mittelmeer zugunsten der Behauptung der Kap-Route nach Indien befürwortete<sup>80</sup>.

---

<sup>78</sup> Ruddock F. Mackay, Historical Reinterpretations of the Anglo-German Naval Rivalry, 1897-1914. In: Jordan 1977. S. 32-44.

<sup>79</sup> Michael Epkenhans, Der deutsche Griff nach der Weltmacht: Die Tirpitzsche Flottenplanung 1897-1914. In: Duppler 1999. S. 121-131. Zum Kontext vgl. die klassische Studien von Fritz Fischer, Griff nach der Weltmacht. Die Kriegszielpolitik des Kaiserlichen Deutschland 1914/18. Königstein 1979.

<sup>80</sup> Marder 1972, S. 209 ff.

1896 war Deutschland nämlich noch eine drittrangige Seemacht. In der Kategorie der damals größten „Pre-Dreadnoughts“ besaß es ganze 4 gegenüber 21 britischen und immerhin 10 französischen Einheiten. Bis 1907 konnte die Zahl der deutschen Schiffe dieser Kategorie auf 20 gesteigert werden. Obwohl Großbritannien durchaus mithielt und im selben Zeitraum die Zahl seiner Schiffe von 21 auf 50 mehr als verdoppelt hatte, konnte diese Anstrengung den relativen Machtverlust nicht ganz verhindern, da gleichzeitig auch dritte Mächte, nämlich die USA und Japan, aufgerüstet hatten. Die britische Kriegsmarine verfügte bei diesem Schiffstyp statt über 21 von 44 (1896) nur noch über 50 von 120 (1907) Einheiten, was eine leichte relative Verschlechterung darstellt. Doch sollte noch eine Runde des Rüstungswettlaufs folgen.

Deutlicher wird nämlich der relative Abstieg, wenn man die neue Klasse der Dreadnoughts berücksichtigt, die nicht nur größer, sondern auch schneller, besser bewaffnet (große und kleine Geschütze zur Abwehr von Torpedo-Booten) und besser gepanzert waren. Die erste Dreadnought überhaupt wurde 1906 vom Stapel gelassen. Seitdem folgten jährlich vier Stück, um einen Vorsprung von 10-14 Einheiten gegenüber Deutschland zu behaupten. Die zweite Runde des Rüstungswettlaufs wurde begleitet von einer zweiten Revolution im Schiffsbau. Seit 1899 wurde der Seefunk eingeführt, Dieselöl als Antriebsenergie verwendet, Torpedos und U-Boote entwickelt. Damit deutete sich an, dass sich die Ära der großen Schlachtschiffe, kaum dass sie begonnen hatte, schon wieder dem Ende zuneigte. Vor allem die Kombination von U-Boot und Torpedo sollte die Seekriegsstrategie weiter revolutionieren. Das erste funktionsfähige U-Boot war 1899 in Frankreich in Reaktion auf die britische Überlegenheit bei den Überwasserschiffen in Dienst gestellt worden. 1903 zog Großbritannien nach. Seitdem mussten auch die unter Wasser liegenden Teile der Schiffe geschützt werden. Hier boten die Schotts eine Lösung.

**Tab. 12.12: Verteilung der Schlachtschiffe der  
Dreadnought-Klasse nach Ländern 1906-1918**

	Groß- britannien	Frank- reich	Russ- land	Deutsch- land	USA	Japan	gesamt
1906	1	0	0	0	0	0	1
1907	1	0	0	0	0	0	1
1908	4	0	0	0	0	0	4
1909	8	0	0	2	0	0	10
1910	10	0	0	5	4	0	19
1911	14	0	0	9	6	0	29
1912	21	0	0	14	8	3	46
1913	27	2	0	17	8	4	58
1914	34	4	4	22	10	4	78
1915	38	6	6	23	10	7	90
1916	42	7	5	24	14	7	99
1917	44	7	6	25	15	9	106
1918	44	7	5	25	17	9	107

Modelski/Thompson 1988, S. 78.

Deutschland stellte 1909 die beiden ersten Schlachtschiffe der neuen Klasse in Dienst. Die USA folgten 1910, Japan 1912, Frankreich 1913 und Russland 1914. Die Haager Friedenskonferenz des Jahres 1907 konnte diesem Wettlauf keinen Einhalt bieten. Die wirtschaftliche Konkurrenz mit Deutschland hatte sich auf die militärische ausgeweitet. Bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges verfügte Großbritannien über 34, Deutschland über 22 und die USA über 10 Einheiten der Dreadnought-Klasse, am Ende des Ersten Weltkrieges waren es 44 respektive 25 und 15. Trotz der außerordentlichen Anstrengungen konnte der Two-Power-Standard gerade noch behauptet werden. Immerhin reichte die britische Überlegenheit, die deutsche Hochseeflotte in ihren Häfen zu blockieren. Außer zur unentschiedenen Skagerak-Schlacht (1916) ist sie während des gesamten Krieges gar nicht ausgelaufen. Als sie es am Schluss doch noch sollte, löste der Befehl den Matrosen-Aufstand in Kiel und damit die Deutsche Revolution aus mit der Konsequenz, dass Kaiser und militäri-

sche Führung abtreten mussten. Eine wahrhaftig bizarre Fußnote der Geschichte. Folglich konnten die deutschen Kolonien in Afrika auch nicht behauptet werden und mussten als erste kapitulieren. Deutschland führte trotz des ambitionierten Flottenprogramms den Ersten Weltkrieg doch wieder als klassische Landmacht. An der West- wie an der Ostfront kämpften Landarmeen. Die Marine war nirgendwo kriegsentscheidend beteiligt. Deshalb passt die Charakterisierung des Krieges als „Weltkrieg“ viel weniger als auf den Siebenjährigen Krieg, der tatsächlich auf drei Kontinenten ausgefochten wurde und Großbritanniens Durchbruch zur Weltmacht zum Ergebnis hatte.

Die Konsequenz der Finanzkrise wie des Flottenwettlaufs mit Deutschland war eine Neuorientierung der britischen Marinepolitik<sup>81</sup>. Damit trat neben die Zollreformdebatte und die Haushaltsdebatte eine dritte Strategie-Debatte über die Frage, wie der maritime Anspruch trotz finanzieller Grenzen behauptet werden konnte. Die Antwort lautete: Burden-sharing mit möglichen Verbündeten und Verlegung der in Übersee stationierten Flotten in europäische Gewässer. 1901 wurde deshalb ein Flottenvertrag mit den USA geschlossen, über den bereits seit 1894 debattiert worden war, der de facto die Westliche Hemisphäre der US-amerikanischen Marine überließ. Auch gab Großbritannien den seit dem Clayton-Bulwer-Vertrag (1850) bestehenden Widerstand gegen den Bau des Panama-Kanals auf, der die Zweiküstenproblematik der USA beseitigte, die Parallele zum deutschen Nordostseekanal. 1902 kam es zu einem zweiten Flottenvertrag mit Japan, der, 1911 erneuert, die Fernostregion der japanischen Marine überließ.

Mit diesen Verträgen im Rücken war es möglich, die Zahl der Flotten zu reduzieren und die Heimatflotte wieder aufzufüllen. Kontrolle der Gewässer rund um die Britischen Inseln und das

---

<sup>81</sup> Harold Sprout/Margaret Sprout, "Retreat from World Power": Processes and Consequences of Readjustment. In: World Politics 15.1963, 4. S. 655-688.

Mittelmeer - so lautete seitdem das Credo der britischen Strategie. Malta (Mittelmeer), Gibraltar (Atlantik) und Dover (Kanal) waren seitdem die wichtigsten Basen. Damit konnte man zumindest die Flotten all der europäischen Mächte kontrollieren, die zur Ausfahrt auf die Weltmeere den Kanal, die Nordsee, die Straße von Gibraltar, den Suezkanal und das Rote Meere passieren mussten. Der Two Power Standard galt damit nur noch für Europa. Auch die großen Arsenale in Halifax (Kanadische Ostküste), Esquimault (Kanadische Westküste), Jamaica (Karibik) und Trincomalee (Ceylon) wurden 1905 reduziert. Diese Umgruppierung wurde in den Jahren 1904-1905 vorgenommen und war die defensive Antwort Admiral Fishers auf das offensive Tirpitzsche-Flottenprogramm. Statt Toulon und Brest gerieten Kiel und Wilhelmshaven ins britische Visier.

Umgekehrt erfuhr die Innovation des U-Boots eine strategische Aufwertung als offensive Waffe und machte deutlich, dass die einseitige Fokussierung auf die großen Schlachtschiffe in der Tradition Mahans ein ressourcenverschlingender Irrweg war. Deutschland hat seine geopolitische Schwäche der leicht zu blockierenden Ausfahrten aus der Nordsee im Ersten wie im Zweiten Weltkrieg durch die U-Boot-Flotte zu kompensieren gesucht, um einen Kaperkrieg gegen die Handelsmarine zu führen. Eine ähnliche Logik hatte 300 Jahre zuvor Drake gegen die spanischen Galeonen verfolgt! Damit wurden die U-Boot-Abwehr und der Schutz der Handelsmarine durch kleinere Einheiten viel wichtiger als die Forderung nach immer neuen Dreadnoughts, die große Seeschlachten schlagen sollten. Allerdings - der deutsche Strategiewechsel zum uneingeschränkten U-Boot-Krieg im Februar 1917 provozierte den Kriegseintritt der USA, der den Ausschlag zugunsten der Alliierten gab.

Vor dem Hintergrund des desaströsen Burenkriegs war der Bau von Schlachtschiffen, deren Stückkosten immer weiter in die Höhe getrieben wurden, auch zu einem finanziellen Problem ge-

worden. 1903-1905 gab es eine neuerliche Zollreformdebatte, die eine erste Abkehr vom Freihandel andeutete. Diese war aber nicht ordnungspolitisch, sondern rein fiskalisch motiviert und führte wieder zu steigenden Zolleinnahmen. Vorausgegangen war eine Debatte mit den Dominions über ein imperiales burden sharing. Diese weigerten sich zwar, substantielle Beiträge zur Finanzierung des britischen Flottenprogramms zu leisten, es sei denn, die Schiffe würden in ihren Gewässern stationiert, waren aber später bereit, freiwillig Kontingente von Armee und Marine zur Unterstützung der britischen Kriegsführung abzustellen. Erst 1909 wurde der „Two-Power-Standard“ auch offiziell aufgegeben. Damit war der letzte Schritt in der Rückführung des hegemonialen Anspruchs getan von „Command of the Sea“ über „Two Power Standard in der Welt“ und „Two Power Standard in Europa“ zu dem bloßen Bestreben, die deutsche Kriegsmarine in der Nordsee in Schach zu halten.

Analysiert man die im Kontext der decline-Problematik geführten zeitgenössischen Debatten, muss man feststellen, dass das Bewusstsein über die Gesamtlage diffus blieb. Das mag daran gelegen haben, dass die zur Klärung notwendigen, heute zur Verfügung stehenden, Daten kaum vorhanden waren, nicht gesehen oder falsch interpretiert wurden und dass die möglichen Handlungsoptionen im Interessenkonflikt von Protektionisten und Freihändlern, Haushaltspolitikern und Sicherheitspolitikern zerrieben wurden. Denkbar gewesen wäre (1) eine Rückkehr zum Protektionismus, den gerade die aufstrebenden Konkurrenten wie USA, Deutschland, Russland oder Japan verfolgten; (2) die Anhebung der Staatsquote durch die Erhöhung der Einkommenssteuer im Verbund mit neuen Zöllen, um die Rüstungsausgaben für Flotte und Armee darzustellen; und (3) die Einführung der allgemeinen Wehrpflicht, um die Kostensteigerungen zu mildern. Anders formuliert: Großbritannien hätte noch mehr von Butter auf Kanonen umschichten müssen, um die internationale Führungsposition zu behaupten. Da sich eine höhere Staatsquote mit dem

liberalen Leitbild nicht vereinbaren ließ, blieb nur der schleichende Hegemonieverlust. Man hatte sich für die Lastenteilung mit den USA entschieden, im Grunde den Einstieg in den hegemonialen Übergang, und räumte seit 1912 auch offiziell ein, dass die Flottenrüstung nur noch gegen Deutschland gerichtet war. Seitdem waren bis auf zwei Einheiten alle großen Schiffe in die Heimatgewässer zurückverlegt worden. Damit war die globale Präsenz bis auf Reste im Mittelmeer preisgegeben, aber der Tirpitzschen Strategie ein Strich durch die Rechnung gemacht. Dieser hatte kalkuliert, dass mehr britische Schiffe in Übersee stationiert blieben<sup>82</sup>. Außerdem legte Großbritannien seit 1912 größeres Gewicht auf den Ausbau der Armee. Moltke trat in der britischen Wahrnehmung neben Tirpitz.

Auch im Hinblick auf die Armee wurde eine Debatte geführt. Aufgrund der Insellage hatte Großbritannien immer nur eine vergleichsweise kleine Berufsarmee, während ihre kontinentalen Konkurrenten große Armeen aus Dienstpflichtigen aufstellten. Die britische Armee in Indien z.B. bestand aus 220.000 Mann, davon ein Drittel Briten und zwei Drittel Inder. Russland unterhielt demgegenüber drei Millionen Mann. Seit Russland an Persien und Afghanistan grenzte, wurde die Verteidigung Indiens gegen eine russische Expansion via Eisenbahn zum Problem. Auch der Burenkrieg hatte die Grenzen der britischen Seemacht gezeigt. Deshalb wurde die Forderung erhoben, die Armee aufzustocken – angesichts der finanziellen Belastung auch um den Preis der allgemeinen Dienstpflicht. Diese Debatte führte wie im Fall der Marine zu dem Ergebnis, dass etliche überseeische Garnisonen, so in Westindien, Bermuda, Kanada und Kreta, aufgegeben, die Truppen in Ägypten reduziert und die Militärausgaben für Indien limitiert wurden<sup>83</sup>.

---

<sup>82</sup> Kennedy 1974, S. 129.

<sup>83</sup> Friedberg 1988, S. 127.

Fragt man nach den Gründen des british decline, der einsetzte bevor das Empire überhaupt seine größte Ausdehnung erfahren hat, lassen sich fünf Hauptgründe identifizieren<sup>84</sup>. An erster Stelle ist der Verlust der technologisch-industriellen Führerschaft zu nennen. Während der Industriellen Revolution und der anschließenden Transportrevolution hat Großbritannien fast alle bedeutenden Innovationen hervorgebracht und diese auch erstmals flächendeckend zum Einsatz gebracht. Das galt zuletzt noch für die Weiterentwicklung der Hüttenindustrie von der Eisen- zur Stahlindustrie. Die massenhafte Umsetzung der neuen Verfahren der Stahlerzeugung erfolgte allerdings eher bei den Nachzüglern der ersten Generation wie Deutschland und den USA. In den Branchen der zweiten Industriellen Revolution Ende des 19. Jahrhunderts, Chemie und Elektrotechnik, hatte Großbritannien diese Führungsrolle bereits verloren. Der sog. Dritte Kondratieff war keine britische Angelegenheit mehr. Nur eine massive Gegensteuerung hätte hier vielleicht noch Abhilfe schaffen können - allerdings um den Preis der Umwidmung der Ressourcen vom militärischen auf den zivilen Sektor. Dann hätte es aber kein so massives Flottenbauprogramm geben können und dann wäre der deutschen Hochseeflotte der Durchbruch auf die Weltmeere vielleicht doch gelungen.

Der zweite Grund lag im Festhalten am Freihandel, obwohl die Konkurrenten zum Protektionismus zurückgekehrt bzw., wie die USA seit dem Bürgerkrieg, daran festgehalten hatten. Großbritannien entschied das Dilemma des Hegemons zugunsten der Wohlfahrtsgewinne und musste den Statusabbau hinnehmen. Dieser wurde durch den Verlust in der industriell-technologischen Führerschaft noch verstärkt, wäre bei einem frühzeitigen wirtschaftspolitischen Kurswechsel aber auch nicht zu vermeiden

---

<sup>84</sup> Gamble 1994 benennt ein ganzes Bündel von Faktoren, die auf vier Ebenen Weltsystem, Wirtschaft, politische Verfasstheit und Kultur und in drei Dimensionen, Markt, Staat und Klasse angesiedelt sind, sich aber auf eine spätere Phase der Decline-Diskussion nach 1945 beziehen. Hier geht es um den Beginn dieser Debatte ab etwa 1900.



gewesen. Großbritannien war nicht hegemonial in dem Sinne, dass es das Freihandelssystem aufrechterhalten konnte. Insofern es selber beim Freihandel verblieb, wurde es zum Opfer der eigenen Ideologie, die bei den Konkurrenten noch viel zu wenig verankert war. Der industrielle Abstieg wurde kaschiert und war insofern für viele Zeitgenossen akzeptabel, weil Großbritannien seine Führungsrolle als Handels- und Finanzmacht noch lange behaupten, wenn nicht ausbauen konnte und insofern volkswirtschaftlich keine Wohlstandseinbußen hinnehmen musste. Nur so lässt sich der Umgang mit der Dilemma-Situation erklären.

Gegenüber dem Festhalten am Freihandel stand die Rückkehr, ja die Führerschaft zu einer imperialistischen Politik seit 1895 im offenen Widerspruch. Die aggressive Expansion musste an vielen Fronten zu Konflikten mit den imperialistischen Konkurrenten führen. Russland in Asien, Frankreich in Afrika und Deutschland zur See sind hier besonders zu nennen. Der Rüstungswettlauf mit Deutschland verschlang viele Ressourcen. Dabei wurde übersehen, dass der noch dynamischere Rivale die USA waren, denen man die Hegemonie in der Westlichen Hemisphäre durch ein bloßes Flottenabkommen überlassen hatte, um sie gegenüber Deutschland auf dem Atlantik zu behaupten. Auch dürfte der Beginn des japanischen Aufstiegs in Fernost unterschätzt worden sein.

Da auch das Zweite Empire, wie fast 100 Jahre zuvor das Erste, Auflösungserscheinungen zeigte, wurden die Beherrschungskosten immer größer<sup>85</sup>. Anders als die Unabhängigkeit der britischen Siedler in Neuengland konnte die Unabhängigkeit der Buren in Südafrika zwar noch verhindert werden, doch in einer Konstel-

---

<sup>85</sup> Ferguson 2003 bestreitet dieses Argument. Im Gegensatz zu Kennedy 1987 erkennt er vor 1914 keine imperiale Überdehnung. Diese sei erst in den 1920er Jahren als Folge und nicht als Ursache des Ersten Weltkrieges aufgetreten. Im Gegenteil, weil Großbritannien vor 1914 zu wenig für das Empire aufgewendet habe, sei der Krieg überhaupt ausgebrochen.

lation, in der sich Großbritannien nicht wie 100 Jahre zuvor im industriellen take off, sondern im industriellen Niedergang befand. Zusätzliche Ressourcen konnten nur mobilisiert werden durch Steuererhöhungen und Staatsverschuldung und waren nicht mehr Begleiterscheinung einer wirtschaftlichen Expansion. Auch war die Emanzipation der übrigen Siedlerkolonien schon so weit fortgeschritten, dass eine Stärkung des Empire über Zollunion und burden sharing von diesen nicht mehr akzeptiert wurde. Erst die Weltwirtschaftskrise der 1930er Jahre ließ das Empire ab 1932 in der Ottawa-Konferenz letztmalig zusammenrücken und das realisieren, was Chamberlain schon auf dem Höhepunkt der Decline-Debatte um 1900 im Sinn hatte. 1930 war es aber zu spät, um Großbritanniens Position noch zu retten<sup>86</sup>.

Und schließlich muss das Aufholen der Konkurrenz, vor allem Deutschlands, der USA und auch schon Japans berücksichtigt werden. Macht ist eine relative Kategorie. Die Machtkonkurrenz gegen aufstrebende Mächte zu gewinnen, ist schwieriger als gegen absteigende wie seinerzeit die Niederlande. Dies zeigt das Beispiel der Flottenrüstung. Wenn viele Mächte neue Schlachtschiffe in Dienst stellen, kann selbst ein Kraftakt, der das eigene Potential verdoppelt, den relativen Machtverlust nicht mehr kompensieren. Dass Großbritannien trotz der Erfolge im Ersten Weltkrieg nicht mehr das Zeug zum Hegemon hatte, bewies die Weltwirtschaftskrise der 1930er Jahre<sup>87</sup>. Der Zusammenbruch des Welthandels- und Weltwährungssystems<sup>88</sup> in deren Folge zeigte, dass Großbritannien auch die Chance eines hegemonialen Übergangs verpasst hatte, der eigentlich durch das Flottenabkommen mit den USA schon eingeleitet war. Es hatte seine Position letztlich nur durch den amerikanischen Kriegseintritt 1917 behaupten können, beharrte in Versailles aber auf seiner

---

<sup>86</sup> Skidelsky 1976.

<sup>87</sup> Vgl. dazu die klassische Studie von Charles Kindleberger, *The World in Depression, 1929-1939*. Berkeley 1973.

<sup>88</sup> Dazu der Sammelband von Benjamin Rowland (Hrsg.), *Balance of Power or Hegemony: The Interwar Monetary System*. New York 1976.

imperialen Politik, indem es auch noch die deutschen Kolonien dem Empire einverleibte. Da die USA zum Isolationismus zurückkehrten, sich sogar weigerten, dem von Präsident Wilson initiierten Völkerbund beizutreten, war die neue Weltordnung nach 1919 zum Scheitern verurteilt. Was blieb, war die Appeasement-Politik gegenüber Nazi-Deutschland, das nochmals den „Griff nach der Weltmacht“<sup>89</sup> versuchte, der im ersten Anlauf gescheitert war. Die Geschichte wiederholt sich doch. Erneut bewahrte der US-amerikanische Kriegseintritt die Briten vor einer möglichen Niederlage. Der Abschluss des hegemonialen Übergangs nach 1945 war dann umso radikaler, die verspätete Auflösung des Empire nicht mehr aufzuhalten. Dass sich der Übergang innerhalb der angelsächsischen Welt vollzog, ist eine Erklärung, warum er so reibungslos geschah.

---

<sup>89</sup> Fischer 1979.

# FORSCHUNGSBERICHTE

## aus dem Institut für Sozialwissenschaften (ISW)

Das Institut für Sozialwissenschaften gibt Forschungsberichte heraus, die die Forschungsarbeiten der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen dokumentieren. Die Nummern 1-15 sind als Forschungsberichte des Seminars für Politikwissenschaft und Soziologie erschienen.

1. Krieger, Ingrid/Lompe, Klaus: Zur Lebenslage von Frauen in Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen - ein Ost-West-Vergleich. Erste Interpretation empirischer Ergebnisse und Konsequenzen für die Instrumente des „zweiten“ Arbeitsmarktes. November 1993. 2. Aufl. April 1994. 52 S.
2. Lompe, Klaus (Hrsg.): "Von der Automobilregion zur Verkehrskompetenzregion". Die Region als politisches und ökonomisches Handlungsfeld für die Steuerung politischer, sozialer und technologischer Innovationen. Januar 1994. 3. Aufl. April 1994. 52 S.
3. Vogel, Ulrike: Fachengagement und Studienerfolg bei Ingenieurstudentinnen und -studenten. Zur Entwicklung verallgemeinerungsfähiger Aussagen in einer qualitativen Studie. April 1994. 30 S.
4. Menzel, Ulrich: Der Flug des Drachen. Nachholende Modernisierung in Ostasien aus entwicklungspolitischer Perspektive. Mai 1994. 83 S. (vergriffen)
5. Lompe, Klaus/Blöcker, Antje/Lux, Barbara/Syring, Oliver: Neue Formen der Kooperation und der wissenschaftlichen Politikberatung in der Region - Wirkungen und Folgeaktivitäten des HBS-Projektes: "Regionale Bedeutung und Perspektiven der Automobilindustrie" unter besonderer Berücksichtigung der Gewerkschaften als regionale Akteure der Wirtschafts- und Strukturpolitik in Südostniedersachsen. September 1994. 125 S.
6. Hummel, Hartwig: Weltmacht wider Willen? Japan in der internationalen Politik der neunziger Jahre. Januar 1995. 40 S.
7. Lompe, Klaus (Hrsg.): "Perspektiven der Regionalisierung der Strukturpolitik in Niedersachsen". Dokumentation eines Workshops am 21.10.1994 in Braunschweig. Februar 1995. 103 S.
8. Lompe, Klaus/Warnecke, Dirk: "Die Verarbeitung von nachwachsenden Rohstoffen als Diversifikationsstrategie zur Beschäftigungssicherung in der Region Südostniedersachsen? - Dokumentation eines Symposiums am 9.2.1995 in Wolfsburg/Fallersleben. Juni 1995. 100 S.
9. Vogel, Ulrike: Zur Qualifikation von Studentinnen und Studenten der Ingenieurwissenschaften. Empirische Ergebnisse. September 1995. 40 S.
10. Gambe, Annabelle/Hummel, Hartwig/Menzel, Ulrich/Wehrhöfer, Birgit: Die Ethnisierung internationaler Wirtschaftsbeziehungen und daraus resultierende Konflikte. Entwurf eines Forschungsprojekts. Oktober 1995. 32 S. (vergriffen)
11. Hummel, Hartwig/Wehrhöfer, Birgit: Geopolitische Identitäten. Kritik der Ethnisierung einer sich regionalisierenden Welt als paradigmatische Erweiterung der Friedensforschung. Januar 1996. 33 S.
12. Lompe, Klaus/Mangels-Voege, Birgit/Düsing, Ralf/Fricke, Gerald/Vlcek, Olaf: Zur Diskussion abnehmender Handlungsfähigkeit des Zentralstaates und der Rolle neuerdezentraler Verhandlungssysteme. Februar 1996. 136 S.
13. Menzel, Ulrich: Lange Wellen und Hegemonie. Ein Literaturbericht. Februar 1985. 2. Aufl. November 1996. 58 S.
14. Gambe, Annabelle: Overseas Chinese Entrepreneurship in Southeast Asia. November 1996. 145 S.
15. Vogel, Ulrike/Capello, Claudia: Zur Steigerung der „Attraktivität“ des Ingenieurstudiums. Vorarbeiten zu einem empirischen Projekt. Dezember 1996. 45 S.
16. Hummel, Hartwig: „Japan Bashing“. Die Ethnisierung der Handelsbeziehungen zu Japan im politischen Diskurs der USA. Februar 1997. 68 S. (vergriffen)
17. Wehrhöfer, Birgit: Der französische Migrationsdiskurs als Beitrag zur ethnischen Grenzziehung Europas. Februar 1997; 2. Aufl. Juli 1998. 87 S.
18. Menzel, Ulrich: The West Against the Rest. Samuel Huntingtons Rekonstruktion des Westens. Mai 1997; 3. überarb. u. erw. Aufl. August 2003. 42 S.
19. Lompe, Klaus/Schirmacher, Andrea/Warnecke, Dirk: Regionales Risikokapital und Existenzgründung. September 1997. 185 S.
20. Menzel, Ulrich unter Mitarbeit von Katharina Varga: Theorie der Internationalen Beziehungen: Einführung und systematische Bibliographie. Oktober 1997. 3. Aufl. Oktober 1998. 151 S.
21. Hummel, Hartwig: Der neue Asianismus. Die Ethnisierung der Handelsbeziehungen zu den USA im politischen Diskurs Japans. November 1997. 76 S.
22. Gambe, Annabelle: Competitive Collaboration: Western Liberal and Overseas Chinese Entrepreneurship in Southeast Asia. November 1997. 101 S.
23. Wehrhöfer, Birgit: Das Ende der Gemütlichkeit. Ethnisierung im deutschen Migrationsdiskurs nach dem Ende des Ost-West-Konflikts. November 1997. 121 S. (vergriffen)
24. Gambe, Annabelle/Hummel, Hartwig/Menzel, Ulrich/Wehrhöfer, Birgit: "Kampf der Kulturen" in den internationalen Wirtschaftsbeziehungen? Februar 1998. 2. Aufl. Oktober 1998. 95 S.

25. Vogel, Ulrike/Capello, Claudia/Meinel, Tanja/Brants, Oliver/Carsten, Ingo: Zum Interesse am Technikstudium bei Gymnasiastinnen und Gymnasiasten. April 1998. 91 S. (vergriffen)
26. Lompe, Klaus (Hrsg.): Verbundspezifische Projekte im Rahmen regionalisierter Strukturpolitik in Nordrhein-Westfalen. Dokumentation eines Workshops am 12.11.1998. Januar 1999. 59 S.
27. Dietz, Bernhard/Menzel, Ulrich: "Brandstifter" oder Anwälte des demokratischen Friedens? Die Rolle der Medien in bewaffneten Konflikten. Untersucht anhand politischer Entscheidungsprozesse der deutschen Bundesregierung in ausgewählten militärischen Konflikten der 1990 Jahre. Entwurf eines Forschungsprojekts. März 1999. 2. Aufl. Februar 2001. 34 S.
28. Vogel, Ulrike/Capello, Claudia /Meinel, Tanja/Brants, Oliver/Carsten, Ingo: Zur Steigerung der Attraktivität des Ingenieurstudium. Bericht über Maßnahmen im Studium. März 1999. 127 S.
29. Okfen, Nuria: Das Asia-Europe-Meeting – Eine neue Partnerschaft? März 1999. 2. Aufl. Januar 2000. 95 S.
30. Menzel, Ulrich: Jenseits des Staates oder Renaissance des Staates? Zwei kleine politische Schriften. März 1999. 2. Aufl. Januar 2000. 59 S.
31. Vogel, Ulrike/Meinel, Tanja/Capello, Claudia/Brants, Oliver/Thomas, Dirk: Zur Effizienz des Magisterstudiengangs an der TU Braunschweig. März 1999. 48 S.
32. Lipper, Tobias: Die Realität des Virtuellen. Grundüberlegungen zur empirischen Usenet-Forschung. Mai 1999. 53 S.
33. Hummel, Hartwig: Schwindet die Bedeutung der UNO? Juli 1999. 21 S.
34. Rehfeld, Dieter: Regionalisierungsprozesse – eine Zwischenbilanz. Februar 2000. 52 S.
35. Dietz, Bernhard: Medienberichterstattung, "Öffentliche Meinung" und Außenpolitik. Grundelemente eines interdisziplinären Forschungsansatzes. Februar 2000. 48 S.
36. Vogel, Ulrike/Hinz, Christiana/Brants, Oliver/Thomas, Dirk: Befragungen von Absolventinnen und Absolventen sowie Studierenden zur "Attraktivität" des Ingenieurstudiums. März 2000. 57 S.
37. Vogel, Ulrike/Fröhlich, Evelin: Frauen und Männer im Ehrenamt im Landkreis Gifhorn. März 2000. 53 S.
38. Matthias, Maik: Internet Governance. Der Wandel des Domain Name Service. April 2000. 87 S.
39. Menzel, Ulrich: Eurozentrismus versus ReOrientierung. Die Rückkehr der großen Theorie in die entwicklungspolitische Debatte. Oktober 2000. 30 S.
40. Vogel, Ulrike/Fröhlich, Evelin: Frauen und Männer im neuen Ehrenamt im Landkreis Gifhorn. November 2000. 40 S.
41. Kämmer, Olaf: Internet oder Chinanet. Chinesische Datennetze zwischen Modernisierungserfordernis und staatlichem Kontrollanspruch. Dezember 2000. 43 S.
42. Vogel, Ulrike/Hinz, Christiana/Thomas, Dirk: Studienprobleme und Gefahren des Studienabbruchs im Ingenieurstudium. Februar 2001. 90 S.
43. Priesemann, Christina/Vogel, Ulrike/Hahn, Manuela/Wenzel, Gabriele/Priesemann, Thomas: Lokale Abfallwirtschaft und Entsorgungsverhalten von Frauen und Männern. Juni 2001. 238 S. (vergriffen)
44. Böckmann, Britta/Rademacher, Horst/Schramm, Michael: Innovative Berufs- und Ausbildungsaktionen für Straffällige, Abschlussbericht der wissenschaftlichen Begleitung eines Projekts des Nds. Justizministeriums und der Europäischen Kommission als EU-Projekt nach Art. 6 der ESF-Verordnung. Januar 2002. 184 S.
45. Rölke, Peter: Mitbestimmung 2000 (I). Methoden- und Ergebnisbericht einer Belegschaftsumfrage bei der Salzgitter AG/PPS. Dezember 2001. 141 S.
46. Heinrich, Katharina/Vogel, Ulrike: Bildungsentscheidungen nach Schicht und Geschlecht. Eine empirische Untersuchung zu Studierenden der Ingenieurwissenschaften an einer Fachhochschule. März 2002. 172 S. (vergriffen)
47. Menzel, Ulrich unter Mitarbeit von Stefan Jahns: Ausländische Studierende an der TU Braunschweig. Bestandsaufnahme und hochschulpolitische Empfehlungen. März 2002. 154 S.
48. Rölke, Peter: Mitbestimmung 2000 (II). Methoden – und Ergebnisbericht einer Belegschaftsumfrage bei der EKO Stahl GmbH. März 2002. 169 S.
49. Lompe, Klaus (Hrsg.): Bilanz und Perspektiven der Montanmitbestimmung. Dokumentation eines Symposiums am 1.3.2002. Oktober 2002. 116 S.
50. Vogel, Ulrike/Hinz, Christiana: Biographische Erfahrungen und Karriere-Entscheidungen bei Frauen auf dem Weg in Führungspositionen der Wissenschaft. Februar 2003. 196 S.
51. Huk, Thomas: Multimediales Lernen – ein Überblick über die Forschungslandschaft. Juni 2003. 34 S.
52. Huk, Thomas/Lipper, Tobias/Steinke, Matthias/Floto, Christian: CRIMP: Medienwissenschaftliche Untersuchung multimedialer Lernsoftware – ein Forschungsansatz. Juni 2003. 42 S.
53. Menzel, Ulrich: Die neue Hegemonie der USA und die Krise des Multilateralismus. Juni 2003. 60 S. 2. Aufl. Dezember 2003.
54. Loges, Bastian: Gibt es ein Regime humanitärer Intervention unter dem Dach der Vereinten Nationen? September 2003. 88 S. 2. Aufl. Januar 2005.
55. Lompe, Klaus/Weis, Hinrich: Arbeits-Stadt-Region 2030 Südostniedersachsen. Oktober 2003. 142 S.
56. Blöcker, Antje: ArbeitnehmerInnen – Beteiligung an Regionalisierungsprozessen in Südost-niedersachsen und Südniedersachsen. Oktober 2003. 46 S.
57. Loges, Bastian/Menzel, Ulrich/Ulbricht, Sascha: Die Debatte um humanitäre Intervention, die Doktrinen der USA und die Regimebildung durch die Vereinten Nationen. Dezember 2003. 43 S. 2. Aufl. Oktober 2007.

58. Burges, Katharina: Internationale Beziehungen in Deutschland. Vorgeschichte und institutionelle Anfänge bis zum Beginn der 1960er Jahre. Mit einem Vorwort von Ulrich Menzel. Februar 2004. 203 S.
59. Menzel, Ulrich: Anarchie der Staatenwelt oder hegemoniale Ordnung? Mai 2004. 26 S.
60. Vogel, Ulrike/Hinz, Christiana: Karrieren von Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern an Hochschulen. Ergebnisse einer repräsentativen Befragung in den Fachgebieten Mathematik und Sozialwissenschaften. Juli 2004. 215 S.
61. Loges, Bastian: Die Neue Weltordnung und das Regime humanitärer Intervention, Die Politik der USA im UN-Sicherheitsrat 1989-1991. September 2004. 62 S.
62. Köhne-Finster, Sabine: „Und es kommt jeden Tag etwas Neues auf mich zu.“ Eine empirische Untersuchung zur Lebenssituation ehemaliger Wohnungsloser im Westlichen Ringgebiet/ Braunschweig. Januar 2005. 93 S.
63. Thobaben, Henning: Der Wasserkonflikt im Jordanbecken. Kooperationspotentiale im Wassersektor als Beitrag zur Lösung des Nahostkonflikts? Februar 2005. 115 S.
64. Köhne-Finster, Sabine: Genderaspekte in der sozialen Stadtteilentwicklung, August 2005. 65 S.
65. Heere, Gerald: Ulrich Menzel – Werke und Wirkungen 1974-2005. Oktober 2005. 258 S.
66. Stübig, Steffen: Humanitäre Interventionen als Bestandteil von US-Sicherheitsstrategie von 1990 bis 2004. Oktober 2005. 146 S.
67. Rebe, Bernd: Lernbuch des Urheberrechts. Dargestellt in Schaubildern und Fallbeispielen aus der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs. Januar 2006. 205 S.
68. Köhne-Finster, Sabine (Hrsg.): Das Siegfriedviertel in Braunschweig. Eine sozialräumliche Betrachtung. Februar 2006. 165 S.
69. Menzel, Ulrich: Globalisierung und Global Governance I: Foliensatz zur Vorlesung im WS 2005/06. März 2006. 188 S.
70. Menzel, Ulrich: Globalisierung und Global Governance II: Foliensatz zur Vorlesung im SS 2006. September 2006. 146 S.
71. Birke, Gero: Nationale und internationale Ansätze zur Regulierung von Private Military Companies. September 2006. 175 S.
72. Himmelmann, Gerhard: Wandlung des „Modells Deutschland“ zur „Shareholder-Gesellschaft“. Die „Deutschland AG“ im Prozess der Globalisierung/Internationalisierung. September 2006. 27 S.
73. Gunkel, Adrian/Krieger, Ingrid: Studentische Lebenslagen an der TU Braunschweig – Lebenslagen auf dem Grenzniveau? Empirische Ergebnisse einer Untersuchung unter Studentinnen und Studenten der TU und HBK. Januar 2007. 56 S.
74. Eichner, Detlef: Politikdidaktische Zugänge im Kontext von Ökonomie und Gesellschaft am Beispiel von Betriebs- und Berufserkundungen in Kindertagesstätten und Kindergärten. Februar 2007. 31 S.
75. Menzel, Ulrich: Internationale Politische Ökonomie (IPÖ). Foliensatz zur Vorlesung im WS 2006/07. März 2007. 203 S.
76. Mangels-Voegt, Birgit/Paul, Regine: Politikvermittlung und Fernsehen in Deutschland. Zwischen „gewollter“ Entpolitisierung und verfassungsrechtlicher Bindung an den Willensbildungsauftrag. März 2007. 48 S.
77. Mangels-Voegt, Birgit/Paul, Regine: Herausforderung demografischer Wandel. Nachhaltige Handlungsstrategien für die Arbeitswelt. März 2007. 46 S.
78. Menzel, Ulrich: Imperium oder Hegemonie? Folge 1: Song-China 960-1204. April 2007. 49 S.
79. Menzel, Ulrich: Imperium oder Hegemonie? Folge 2: Pax Mongolica 1230 – 1350 und die Globalisierung vor der Globalisierung. Juni 2007. 58 S.
80. Menzel, Ulrich: Imperium oder Hegemonie? Folge 3: Genua und die mediterrane Weltwirtschaft 1261 – 1350. September 2007. 63 S.
81. Menzel, Ulrich: Einführung in die Internationalen Beziehungen (IB). Foliensatz zur Vorlesung im SS 2007. Oktober 2007. 194 S.
82. Menzel, Ulrich: Imperium oder Hegemonie? Folge 4: Die frühen Ming (1368-1435) und die Restauration des Tributsystems. November 2007. 68 S.
83. Menzel, Ulrich: Imperium oder Hegemonie? Folge 5: Venedig – Seemacht mit imperialem Anspruch 1381-1499. Dezember 2007. 74 S.
84. Menzel, Ulrich: Imperium oder Hegemonie? Folge 6: Portugal – „Seaborne Empire“ oder Hegemonialmacht im Indik? Januar 2008. 102 S.
85. Kyas, Stephan: Transferprozesse beim Umgang mit Bildschirmspielen. Eine empirische Untersuchung zu Wechselwirkungsbeziehungen virtueller und anderer kindlicher Lebenswelten sowie personalen und familialen Nutzerfaktoren. Februar 2008. 67 S.
86. Menzel, Ulrich: Imperium oder Hegemonie? Folge 7: Das Osmanische Reich (1453-1571): Weltreich zwischen Europa und Asien oder Hegemonialmacht im Orient? Februar 2008. 102 S.
87. Menzel, Ulrich: Imperium oder Hegemonie? Folge 8: Spanien 1515/19 – 1648/59: Das geerbte Imperium. Mai 2008. 137 S.
88. Menzel, Ulrich: Imperium oder Hegemonie? Folge 9: Die Niederlande und ihr „Goldenes Zeitalter“ 1609-1713. Juli 2008. 140 S.
89. Fricke, Klaus/ Hopf, Henning/ Oberbeck, Herbert: Energien der Zukunft – Potenziale der Region. Beiträge zur Ringvorlesung an der TU Braunschweig im WS 2006/07. Juni 2008. 91 S.

- 90.Menzel, Ulrich: Imperium oder Hegemonie? Folge 10: Frankreich 1635 – 1714: Der gezügelte Hegemon. Dezember 2008. 122 S.
- 91.Richter, Bastian: Verteidigung, Sicherheit, Sichtbarkeit? ESVP-Operationen als Instrumente europäischer Außen- und Sicherheitspolitik. Januar 2009. 151 S.
- 92.Menzel, Ulrich: Imperium oder Hegemonie? Folge 11: England/Großbritannien 1692/1713-1783: Das Erste Empire. November 2009. 108 S.
- 93.Menzel, Ulrich: Imperium oder Hegemonie? Folge 12: Großbritannien 1783-1919: Das Zweite Empire. Dezember 2009. 111 S.
- 94.Menzel, Ulrich: Entwicklungstheorie. Geschichte und Hauptkontroversen. Januar 2010. 208 S.

Die Forschungsberichte können beim Institut für Sozialwissenschaften zum Selbstkostenpreis zzgl. 7% Mehrwertsteuer + Portokosten bestellt werden.

Anschrift: Bienroder Weg 97, 38092 Braunschweig, Tel. 0531-391-8917, Fax 0531-391-8918



